

**O Desenvolvimento Portuário Português  
(1910-1926)**

**Ana Filipa da Conceição Prata**

**Tese de Doutoramento em História Contemporânea**

**Fevereiro de 2019**

## DECLARAÇÃO

Declaro que esta Tese é o resultado da minha investigação pessoal e independente. O seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto, nas notas e na bibliografia.

O candidato,

Ana Filipa da Conceição Prota

Lisboa, 13 de AGOSTO de 2018...

Declaro que esta Tese se encontra em condições de ser apreciada pelo júri a designar.

A orientadora,

Paula L. de Rollo

Lisboa, 13 de AGOSTO de 2018...

Tese apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à  
obtenção do grau de Doutor em História, realizada sob a orientação  
científica de Maria Fernanda Rollo

Apoio financeiro da Fundação para a Ciência e Tecnologia

Bolsa SFRH / BD / 63718 / 2009

*Para os meus pais.*

*Para a minha irmã.*

*Para o Nelson, o Henrique e o Gabriel,  
os meus mais que tudo.*

## AGRADECIMENTOS

Este trabalho não teria sido possível sem um conjunto de apoios de natureza académica, institucional e pessoal, aos quais quero deixar expresso o meu agradecimento.

À Fundação para a Ciência e a Tecnologia, pelo apoio financeiro enquanto bolseira de Doutoramento.

Ao Instituto de História Contemporânea, que acolheu esta tese e que sempre me apoiou e permitiu desenvolver a minha atividade científica. À Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, pelo acolhimento ao longo de todo o meu percurso académico.

À Professora Doutora Maria Fernanda Rollo, orientadora científica desta tese, pela ‘descoberta’ da aliciante temática portuária, e pelos incentivos e estímulos, que no decurso dos (longos) anos de gestação deste trabalho sempre me proporcionou.

À Professora Doutora Amélia Maria Polónia, a quem devo igualmente o meu reconhecimento e apreço, pela inestimável disponibilidade sempre demonstrada em vários momentos da investigação conducente à realização deste trabalho.

À Dr.<sup>a</sup> Sabine Van de Velde e à Dr.<sup>a</sup> Leen Weltens responsáveis pelo acervo documental da PIANC, que amavelmente me receberam em Bruxelas e que me facultaram o acesso sem quaisquer restrições aos seus arquivos históricos, onde consultei documentos inéditos para a história do desenvolvimento portuário, de que muito beneficiou esta tese.

Ao Arquivo Contemporâneo do Ministério das Finanças, que me facultou o acesso a documentação de acesso reservado, que em muito contribuiu para algumas das linhas de análise gizadas neste trabalho.

À Sociedade de Geografia de Lisboa, ao Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, e à Associação Comercial do Porto onde passei largas horas a compilar informações sobre os portos de Lisboa, Douro e Leixões.

À Administração do Porto de Lisboa, que me permitiu o acesso aos Relatórios de Contas do porto da capital, e diversa documentação onde recolhi importantes elementos.

À Administração do Porto do Douro e Leixões, e especialmente à Dr.<sup>a</sup> Alice Lima, arquivista responsável pelo arquivo histórico, cujo apoio técnico e diligência foram fundamentais na identificação e disponibilização de importantes documentos e fontes históricas.

À Mónica, minha Diretora e amiga, que apesar de longe, esteve, tantas vezes, tão perto, incentivando-me a finalizar esta (já por demais longa) jornada.

Aos meus pais, pelo apoio constante e pela compreensão das minhas muitas ausências durante a fase final de escrita desta tese.

À minha irmã, Joana, e ao meu cunhado, André, pelo apoio e solidariedade, e pela leitura atenta de alguns dos capítulos que compõem esta tese.

Aos meus filhos, Henrique e Gabriel que, ainda sem muito perceberem sobre o que se passava em seu redor, tiveram de aprender a gerir as ausências, a falta de paciência, o cansaço e a limitada disponibilidade da mãe, em vários momentos da realização deste trabalho.

Ao Nelson, por tudo, por ser a minha *pedra angular*, pela paciência, pelo acreditar constante, pelos mimos, e pelo incansável apoio e incentivo, que muito me ajudaram a superar as minhas frustrações, e sem os quais teria sido completamente impossível a conclusão desta tese.

Sem os meios institucionais e os apoios académicos de que beneficieei, e sem os estímulos e incentivos que recebi, a realização desta tese não teria sido levada *a bom porto*. A todos, por tão prestimosos apoios, o meu obrigado sincero.

Naturalmente, qualquer imprecisão ou erro que esta tese contenha apenas a mim podem ser imputados.

## O DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO PORTUGUÊS (1910-1926)

## THE DEVELOPMENT OF PORTUGUESE SEAPORTS (1910-1926)

Ana Filipa da Conceição Prata

**RESUMO:** Entre meados do século XIX e as primeiras décadas do século XX viveram-se momentos ímpares na história do sector portuário a nível mundial. O desenvolvimento dos portos portugueses reflete, de resto, a história de um período de riquíssima aprendizagem técnica. Da Monarquia para a República, procurámos acompanhar o rumo que foi dado aos assuntos portuários nacionais, tentando identificar ritmos, vontades, ambições e limitações. Da simples necessidade de *reparar e remediar*, luta constante dos tempos monárquicos, passou-se, progressivamente, para uma impreterível necessidade de *coordenar e planejar*, definindo tempos, modos, e programando despesas. O desenvolvimento portuário do País foi deixando de se fazer *ao sabor das marés*, para começar a ser pensado e programado, segundo uma política consciente e de coordenação nacional. Foi igualmente nosso propósito perceber a ligação portuguesa à PIANC e aos Congressos Internacionais de Navegação, procurando entender os impactos do contacto português com esta associação no referente à questão da transmissão de conhecimento técnico-científico e nas opções seguidas, ou tentadas, nos portos portugueses.

**PALAVRAS-CHAVE:** Portos, I República, Plano Portuário Nacional, Juntas Autónomas Portuárias, PIANC, Congressos Internacionais de Navegação.

**ABSTRACT:** The period ranging from the mid 19<sup>th</sup> century through the first few decades of the 20<sup>th</sup> century produced several unique moments that marked the history of ports worldwide. The development of Portuguese seaports is indeed the direct consequence of a historical period that saw abundant and wide-ranging technical progress. This thesis tries to determine how Portuguese port matters were managed as Portugal moved from constitutional monarchy to republicanism; the aim being to identify tendencies, strategic orientations, operating procedures, and overall limitations. Short-term palliative solutions (which caused substantial issues during monarchical years), slowly gave way to more *coordinated* and *programmed* action that was characterised by stricter deadlines, thoroughly-devised plans and a more controlled budget. Moreover, this new and improved approach adhered to a more consciously-formulated strategy and to nationally-coordinated policies to develop the Portuguese seaport sector. In parallel to all of this, this thesis also follows PIANC and its International Navigation Congresses, with the aim of understanding how technical know-how and scientific expertise were transferred, and how the relationship and interaction between Portugal and PIANC impacted the choices that were made for Portuguese seaports.

**KEYWORDS:** Ports, First Portuguese Republic, National Port Plan, Autonomous Port Boards, PIANC, International Navigation Congresses.

## ÍNDICE

<b>Introdução .....</b>	<b>1</b>
<i>Objeto de estudo, objetivos e âmbito cronológico.....</i>	<i>2</i>
<i>Fontes e Bibliografia .....</i>	<i>8</i>
<i>Plano geral de trabalho.....</i>	<i>19</i>
 <b>Parte 1.</b>	
<b>CONTEXTOS &amp; ENQUADRAMENTOS.....</b>	<b>23</b>
1.1. Fatores de valorização de um porto: breves notas .....	24
1.2. Desafios dos <i>portos modernos</i> e as <i>velhas soluções</i> nacionais .....	27
1.3. A Portaria de 5 de Julho de 1901 e <i>Os Portos Marítimos de Portugal</i> .....	32
 <b>Parte 2.</b>	
<b>ENCRUZILHADA DE VONTADES.</b>	
<b>Os portos de Lisboa e Douro-Leixões da Monarquia à República.....</b>	<b>37</b>
2.1. Porto de Lisboa .....	37
2.1.1. Antes da criação da Exploração do Porto de Lisboa (EPL) .....	37
2.1.2. Da EPL até 1926 .....	51
2.2. Sistema Douro-Leixões.....	64
2.2.1. Porto e barra do Douro: as limitações .....	64
2.2.2. Porto de Leixões: a alternativa e as contestações .....	71
2.2.3. O dilema 'Douro-Leixões' e a adaptação de Leixões a porto comercial .....	77
2.2.4. A Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões) .....	86
2.3. A importância dos portos no contexto nacional: aprendizagens .....	89
 <b>Parte 3.</b>	
<b>A CAMINHO DE UMA POLÍTICA PORTUÁRIA.</b>	
<b>Instituições, despesas com portos e diplomas legislativos .....</b>	<b>97</b>
3.1. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria: estabilidade institucional? .....	98
3.2. Conselho Superior de Obras Públicas: papel e relevância para os portos nacionais ...	108
3.3. Administração e Exploração Portuária .....	113
3.3.1. Opções existentes: vantagens e inconvenientes .....	113
3.3.2. Experiências e resultados conhecidos .....	118
3.3.3. O que se fazia em Portugal até 1910? .....	119
3.3.4. A novidade da <i>Exploração do Porto de Lisboa</i> (EPL) .....	123
3.3.5. A experiência das Juntas Autônomas Portuárias (1911-1926) .....	127
3.4. Monarquia e República: as frustrações e realizações possíveis.....	134
3.5. Finanças públicas e despesas com os portos nacionais: algumas considerações.....	137
3.6. Finalmente, um Plano Portuário para o País .....	150
3.6.1. A <i>Lei de Portos</i> (1926) .....	150
3.6.2. Classificação dos portos portugueses (1929) .....	153
3.6.3. Plano Portuário Nacional: Iª fase (1929) .....	155
 <b>Parte 4.</b>	
<b>MUNDO EM MUDANÇA.</b>	
<b>O contexto internacional e impactos nos portos portugueses .....</b>	<b>157</b>
4.1. Uma <i>Belle Époque</i> portuária? .....	158



4.2. <i>Permanent International Association of Navigation Congresses</i> (PIANC): papel e importância para o sector portuário .....	162
4.2.1. Finalmente a criação da PIANC (1900) .....	171
4.2.2. Os Estatutos e a estrutura orgânica da PIANC (1902).....	173
4.2.3. A Grande Guerra e as dificuldades internas .....	180
4.2.4. Breves considerações .....	184
4.3. Congressos Internacionais de Navegação (1885-1931) .....	187
4.3.1. Estrutura e propósito .....	187
4.3.2. Temas e questões em análise .....	189
4.3.3. Breves considerações .....	197
4.4. A participação portuguesa na PIANC .....	198
4.4.1. Delegados do Governo Português e das Coletividades portuguesas .....	199
4.4.2. Comunicações portuguesas apresentadas nos Congressos de Navegação .....	205
4.4.3. Permeabilidades e contágios? .....	205
4.4.4. A Engenharia portuguesa e o contato com a PIANC: breves notas .....	207
<b>Conclusões .....</b>	<b>210</b>
Fontes e Bibliografia .....	217
<b>ANEXOS .....</b>	<b>260</b>
Anexo 1- Coletividades a pagar cota anual mínima de 100 francos (1913) .....	261
Anexo 2 - Nº de Delegados por país (1894-1931).....	263
Anexo 3 - Participantes no IX Congresso de Navegação em 1902 .....	265
Anexo 4 - Planta da 1ª, 2ª e 3ª secções do Porto de Lisboa .....	266
Anexo 5 - Presidentes da PIANC .....	267

## INTRODUÇÃO

*“The maritime experience is by its very nature one of the most promising fields of comparative study open to historians. This is not merely because so much maritime trade is international but also because a knowledge of the maritime experiences of other nations can often help the historian understand even the most narrowly-defined ‘national’ problems.”*

Stephen Salmon, «Through the Shoals of Paper: An Introduction to the sources for the study of twentieth century Canadian Maritime History at the National Archives of Canada», in *International Journal of Maritime History*, 1989, 1, p.239 [pp.239-252].

Stephen Salmon consegue, em duas curtas frases, sintetizar o *drama de base* do trabalho do historiador no que toca, particularmente, à investigação histórica sobre o desenvolvimento marítimo e portuário. O nível de permeabilidade de conhecimentos, de *contágio* de ideias e descobertas e a necessidade vital de *encontrar soluções*, são, desde logo, fatores fulcrais para o entendimento da evolução de um sector que é, na sua própria génese e natureza, multifacetado, de particular complexidade e, se quisermos, se encontra mesmo inconsciente e intrinsecamente conectado a vários outros sectores da atividade e história das nações.

Quer isto dizer, em termos simples, que não é, de todo, possível compreender a história, o progresso, o desenvolvimento e o rumo do sector portuário e das opções de política portuária seguidas por um qualquer país, sem os enquadrarmos no seu tempo e espaço, e sem os analisarmos, também, em perspetiva sincrónica, procurando perceber o que ocorria, em momento igual, noutras nações. O desenvolvimento portuário reflete e é, necessariamente, fruto das necessidades e dos progressos da época em que se insere.

O desafio do trabalho de investigação do historiador reside na tentativa de reconstrução de um passado que, não raras vezes, não foi o seu, e que se encontra fraturado e incompleto em referências históricas. Não obstante, o *grande puzzle* que o historiador se propõe reconstruir, ajudará a entender, não só, o rumo dos vários eventos, como também, o porquê de certas opções, decisões ou não decisões, e o modo como estas impactaram a realidade da época e influenciaram ou determinaram posteriormente os diferentes rumos seguidos pelas nações. Os quadros históricos particularizam-se, não só em termos diacrónicos, como na sincronia, em função de tipologias diferenciadas das dinâmicas portuárias, e das suas vocações como um espaço específico e territorialmente limitado, onde convergem normas e relações de cariz quer social, quer económico, quer político, de âmbito local, regional, nacional e mesmo internacional.

\* \* \*

## OBJETO DE ESTUDO, OBJETIVOS E ÂMBITO CRONOLÓGICO

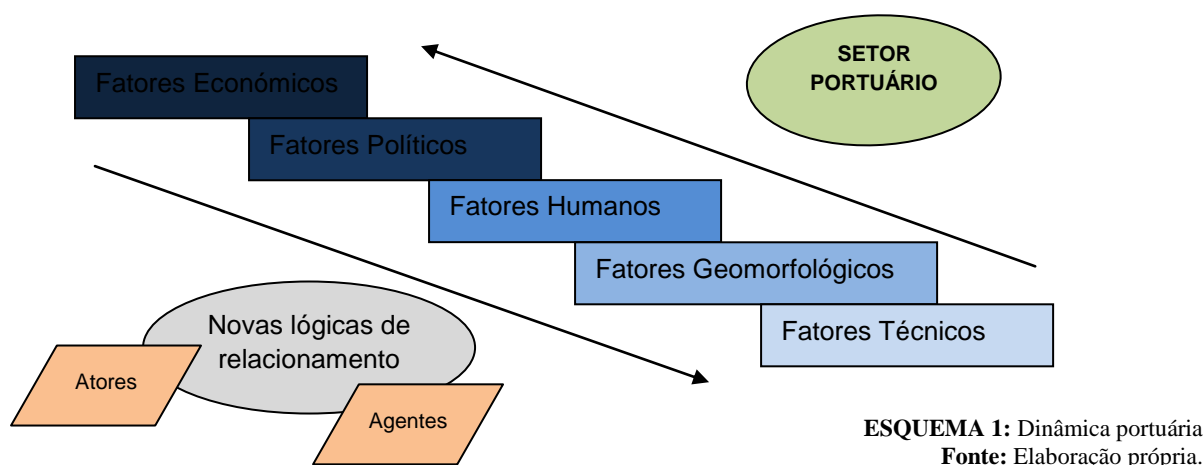
Os portos não se desenvolvem isolados, mas em resposta a múltiplos estímulos, aproveitando oportunidades, beneficiando das suas características intrínsecas, estimulando e moldando, de certa forma, o *hinterland*, e deixando-se moldar também por ele.

Um porto é uma realidade deveras complexa, é o palco onde confluem variados agentes e atores, movidos pelas mais diferentes razões e propósitos, gerando diversos efeitos de arrastamento sobre a economia local, nacional; sobre o tecido comercial, social; envolvendo decisões de ordem político-administrativa; gerando, por vezes, acesas contendas; constantemente exigindo investimentos e atenção.

Um porto é uma *realidade viva*, onde pululam e se entrecruzam outras realidades.

Estudar o desenvolvimento do sector portuário português implica perceber, em primeiro lugar, que estamos a lidar com um objeto de estudo que é, efetivamente, vasto, complexo e deveras dinâmico; e, em segundo lugar, implica sermos capazes de identificar as várias *peças* que compõem o *grande puzzle*, ou seja, sermos capazes de realizar um exercício de *decomposição do objeto de estudo*. Este exercício permite-nos, de resto, compreender as várias esferas e planos em presença, e ajuda-nos a identificar o entrecruzar de dinamismos, influências, e lógicas de relacionamento que se estabelecem, direta ou indiretamente, entre os diversos atores e intervenientes que tomam o porto, ou área portuária, como palco das suas atividades.

O desenvolvimento de um porto não depende, apenas, da sua localização geográfica ou das suas condições naturais. Ao abordar a questão portuária deve ter-se presente um conjunto de fatores de ordem económica, política, humana, geomorfológica e técnica, com influência direta no desenvolvimento dos sítios portuários, fatores esses que acabam por aportar e estimular, também, novas lógicas de relacionamento e desenvolvimento entre os vários agentes e atores em presença.



Neste sentido, para compreendermos as opções e estratégias de desenvolvimento seguidas nos portos portugueses, entre 1910 e 1926, há todo um contexto de momentos e aprendizagens que têm, impreterivelmente, de ser levadas em linha de conta, sob pena de uma errónea interpretação ou incompreensão das soluções propostas pelas forças políticas, ou pelos quadros técnicos nacionais.

Uma nota para referir que o enfoque dado aos portos no período republicano deve-se, principalmente, a duas razões:

*1)* Pretendemos dar seguimento a um percurso de estudo e investigação iniciado aquando da realização da dissertação de Mestrado em História Contemporânea<sup>1</sup>, e em vários trabalhos subsequentes<sup>2</sup>, onde nos dedicámos ao estudo da realidade portuária entre os finais do século XIX e a segunda década do século XX, e onde fomos percebendo várias lacunas e trilhos por explorar. Cativou, desde logo, a nossa atenção todo um conjunto de realidades que fomos identificando ao longo das nossas pesquisas e leituras. Os portos são essenciais ao progresso económico de qualquer país. A importância do sector portuário ganhou expressão à medida que o desenvolvimento do comércio, da indústria e das relações comerciais internacionais, consequências primeiras das grandes transformações operadas desde o século XIX nos meios

<sup>1</sup> Ana Prata, *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2008.

<sup>2</sup> Entre outros: Ana Prata, *Atlas Portuário Nacional. Contributos Metodológicos para a sua elaboração (1880-1929)*, Dissertação de Mestrado em Gestão do Território, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2012; Ana Prata, «Políticas Portuárias em Portugal (1910-1926). Entre a criação das primeiras Juntas Autónomas e a definição de um plano portuário nacional», in POLÓNIA, Amélia, MEDINA, Ana Maria Rivera, *La Governanza de los Puertos Atlánticos, siglos XIV-XX*, vol. 155, Collection de la Casa de Velázquez, Casa de Velázquez, Madrid, 2016, pp. 67-86; Ana Prata, "Portuguese Port History: Sketching the Outlines?", in *MOBILITY IN HISTORY*, The Yearbook of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility, vol. 7, 2016, pp. 140-148.

de comunicação e transporte, se foram intensificando. No contexto internacional, com a *Belle Époque*, as alterações ao nível do comércio e navegação sucediam-se a passos de gigante. Navios cada vez maiores, crescentes volumes de tráfego, o aumento das trocas e transações comerciais e o progressivo aceleramento dos transportes marítimos exigiam rápidas e constantes alterações nas estruturas portuárias, e conduziam à aposta em novas soluções de administração e exploração portuárias. Paulatinamente, também a perspetiva da classe política e económica, face aos portos, se foi modificando.

Por seu lado, a I Guerra Mundial trouxe consigo inúmeros desafios e evidenciou, também, as debilidades, as faltas e as potencialidades dos portos dos diferentes países europeus, chamando à atenção para as necessidades de um sector em franco desenvolvimento e mudança, e *obrigando* também a um crescimento mais rápido e à aposta em novas técnicas e soluções.

2) Ambicionando saber mais acerca destes primeiros tempos, de verdadeira revolução no sector portuário, e deparando-nos com a carência de estudos académicos sobre a realidade portuária portuguesa dedicados a esse período, propusemo-nos estudar as transformações ocorridas nos portos nacionais entre finais do século XIX e inícios do século XX, procurando perceber ritmos, dinâmicas, estratégias. Conferimos especial enfoque ao período da I República Portuguesa (1910-1926), por identificarmos aí a génese de uma primeira tentativa de coordenação do desenvolvimento do sector portuário do País. Nestes anos, o desenvolvimento dos portos portugueses reflete, de resto, a história de um período de riquíssima aprendizagem técnica, numa conjuntura ímpar. O próprio contexto bélico da I Guerra Mundial contribuiria para o adensar de reflexões e debates políticos, estudos técnicos e o experimentar de soluções técnicas e de administração visando melhorar o estado e eficácia do sector, quer a nível de infraestruturas, quer a nível de gestão.

Foi, de resto, de génese republicana a criação das Juntas Autónomas Portuárias e a elaboração da *Lei de Portos*, a qual, por sua vez, abriu caminho para o início da *I Fase do Plano Portuário Nacional*, importantes marcos no desenvolvimento do sector portuário português.

Entre meados do século XIX e as primeiras décadas do século XX viveram-se momentos ímpares na história do sector portuário a nível mundial, em que confluíram diferentes *outros momentos e progressos* que se *auto-influenciaram mutuamente* e que ditaram o rumo dos progressos e das escolhas feitas.

É *esse rumo* e são *esses momentos* que procuramos acompanhar neste trabalho. Cremos que eles consubstanciam as pistas necessárias para permitir compreender melhor a história do desenvolvimento dos portos portugueses no período da I República.

\* \* \*

Neste ponto, e antes de qualquer outra consideração, é importante esclarecer que na génese desta tese está todo um percurso de investigação que iniciámos no ano de 2006, momento em que demos os primeiros passos para a preparação da dissertação de Mestrado, também ela dedicada ao estudo da realidade portuária portuguesa.<sup>3</sup> Muitas das posições e *ideias-chave* que apresentamos ao longo das páginas seguintes são tributárias, portanto, das aprendizagens e descobertas, que realizámos ao longo deste caminho.

As novas leituras que, entretanto, fomos fazendo e a investigação a que nos dedicámos desde então, possibilitaram-nos, não só, alargar o conhecimento sobre a realidade histórica a que escolhemos dedicar-nos, mas também, e sobretudo, permitiram-nos confirmar que o caminho que trilhámos não estava errado, e que os nossos esforços nos tinham guiado a *bom porto*.

O trabalho que agora apresentamos é, assim, o necessário complemento e culminar de um processo de maturação de ideias que começámos a esboçar há já vários anos. Saber que temos caminhado na direção certa, não significa, contudo, que nada mais haja a acrescentar nestas matérias. Não foi, aliás, nunca nossa intenção ou pretensão esgotar o tema. Antes pelo contrário. O cimentar de conhecimentos que esta tese permitiu, levou a que fosse possível, também, identificar novos e promissores trilhos de investigação que possibilitarão aprofundar ainda mais o conhecimento sobre a realidade portuária portuguesa e a imbricada rede de relações que se estabelecem entre os portos e a economia, a política, a técnica e a sociedade em trabalhos futuros.

Não sendo possível fazer tudo a um só tempo, oxalá o contributo que aqui deixámos seja complementado, em breve, por novas investigações, fazendo-se, assim, avançar sempre o conhecimento do nosso passado histórico-portuário.

Dito isto, constitui objeto deste trabalho o estudo do desenvolvimento portuário português no período da I República (1910-1926).

Prosseguimos como objetivos principais:

---

<sup>3</sup> Ana Prata, *Políticas Portuárias...*, ob.cit., 2008.

1) Ultrapassar as contingências de um tema e de um período pouco estudados e cujas fontes escritas apresentam lacunas consideráveis;

2) Identificar as posições da classe política e económica relativamente ao estado dos portos nacionais, de forma a percebermos se, ao contrário do que Ezequiel de Campos<sup>4</sup> caracterizou como uma caminhada *longa, embaraçada por estorvos de toda a ordem, sem objetivo concreto*<sup>5</sup>, existiu, de facto, nas medidas tomadas e nas opções seguidas, um fio condutor e uma progressiva tomada de consciência das necessidades e potencialidades do sector portuário; seguimos neste trabalho com maior detalhe o percurso dos portos de Lisboa, Douro e Leixões, não só mercê do peso económico desses portos no contexto nacional, mas também pela maior disponibilidade de fontes existente, sem nunca esquecer, contudo, o *todo portuário* nacional;

3) Identificar continuidades e/ou ruturas nas estratégias e opções seguidas pela Monarquia, primeiro, e pela República, depois; acompanhando momentos de hesitação, erros e realizações e procurando perceber se se conseguiu pôr termo a uma *evolução desleixada e caríssima* que deixara os *portos entregues às intempéries, abandonados na costa*;<sup>6</sup>

4) Identificar o grau de sincronismo entre as opções seguidas por Portugal a nível da engenharia hidráulica/portuária, e da política portuária e de obras públicas seguidas pela classe política e económica, e o que ocorria e era experimentado, em momento igual, no exterior.

5) Perceber a inserção de Portugal em redes de conhecimento técnico-científico<sup>7</sup>;

6) Aferir o grau de contágio da classe engenheira portuguesa ante o contacto com a PIANC<sup>8</sup>; procurar perceber se a participação portuguesa nesse organismo terá moldado, condicionado ou orientado, a história do desenvolvimento dos portos portugueses; e tentar avaliar a importância e o peso desta associação no quadro dos estudos técnicos, dos projetos e desenvolvimentos que se ocorreram nos portos portugueses nestes anos; percebendo se, de facto, existia um generalizado desconhecimento sobre as soluções tentadas noutros países que justificasse, *quicá*, os sucessivos erros e falhas nas estratégias tentadas com vista ao desenvolvimento dos portos nacionais.

\* \* \*

---

<sup>4</sup> Engenheiro Civil e de Minas pela Academia Politécnica do Porto.

<sup>5</sup> Cf. Ezequiel de Campos, *A Conservação da riqueza nacional: a grei, os minerais, a terra, as matas, os rios*, s.e., Porto, 1913, p. 487.

<sup>6</sup> *Leixões – Porto comercial: pareceres das Comissões de Obras Públicas e de Finanças sobre o relatório e proposta de lei para a exploração comercial do porto de Leixões*, Junta Autónoma das Obras da Cidade do Porto, Oficina do Comércio do Porto, Porto, 1913, pp. 51-52.

<sup>7</sup> Sobre este tema veja-se Ângela Salgueiro, *Ciência e Universidade na I República*, Tese de Doutoramento em História Contemporânea, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2015.

<sup>8</sup> Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC).

Em termos cronológicos, optámos por centrar este trabalho no contexto histórico da I República, o que corresponde, formalmente, ao período compreendido entre 5 de Outubro de 1910 e 28 de Maio de 1926. No entanto, tomar estas datas como limites rígidos, significaria deixar de fora aspetos que cremos serem pertinentes. Num estudo desta natureza é importante ter em linha de conta que as decisões, ou a sua ausência, em termos de política portuária, ou se quisermos, de política de obras públicas são, por vezes, e pelas mais diversas razões, o resultado de uma prolongada gestação, cuja amplitude se estende num contexto mais amplo.

Assim sendo, as balizas cronológicas 1910-1926 não correspondem a limites estanques, tendo sido ultrapassados sempre que a investigação o justificou. Movemo-nos, assim, num tempo um pouco *mais amplo*, com o propósito de identificar eventuais continuidades e/ou ruturas, entre o antes (período monárquico) e o depois (período republicano), de modo a conseguirmos perceber o rumo e o *desfecho* das opções republicanas.

Note-se, de resto, que alguns dos mais importantes diplomas para o sector portuário nacional foram promulgados já finda a República, entre 1926 e 1929: a *Lei de Portos*<sup>9</sup>, a *Lei Orgânica das Juntas Autónomas*<sup>10</sup>, o *Regulamento Geral das Juntas Autónomas*<sup>11</sup> e *Iª Fase do Plano Portuário Nacional*<sup>12</sup>.

A I República inovou na tomada de consciência das necessidades de intervenção no sector portuário e na definição de princípios básicos atinentes à definição de um modelo de administração adequado à sua satisfação. A instabilidade política e económica que perpassou o período republicano não se sobrepôs à existência de um trabalho continuado de aposta no sector portuário, diferente, a todos os títulos, daquilo que sucedeu durante a Monarquia Constitucional. De referir ainda que o contexto internacional repleto de *novidade* a que os portos portugueses não conseguiram ficar imunes, foi também deveras determinante para o progresso do sector portuário português nas primeiras décadas do século XX.

---

<sup>9</sup> Decreto nº 12757, in *Diário do Governo* nº271, Série I, de 4 de Dezembro de 1926.

<sup>10</sup> Decreto nº 14718, in *Diário do Governo* nº274, Série I, de 12 de Dezembro de 1927.

<sup>11</sup> Decreto nº 14782, in *Diário do Governo* nº 284, Série I, de 23 de Dezembro de 1927.

<sup>12</sup> Decreto nº 17421, in *Diário do Governo* nº 227, Série I, de 3 de Outubro de 1929.



## FONTES E BIBLIOGRAFIA

Apesar do renovado interesse manifestado pela temática portuária nos últimos anos, por parte de investigadores de diferentes áreas<sup>13</sup>, o que se estudou e se escreveu não foi ainda suficiente para findar com *as zonas de sombra*<sup>14</sup>. Maria Fernanda Alegria chamava a atenção, em 1985, para o facto de não existirem trabalhos de conjunto recentes sobre os portos portugueses<sup>15</sup>. Mais de três décadas depois, embora muitos tenham já sido os contributos nesse sentido, muito há ainda a fazer.

No quadro dos estudos portuários, é, pois, ainda evidente a lacuna existente ao nível de trabalhos académicos dedicados, quer à história, quer ao processo de desenvolvimento técnico, quer às diversas relações económicas, sociais ou políticas que se estabelecem entre os diferentes portos ou zonas portuárias, e as suas áreas envolventes. Os meritórios contributos da comunidade científica que se tem dedicado ao estudo das questões portuárias em Portugal, nos anos mais recentes, permitem-nos esboçar os contornos de uma complexa realidade, onde os trilhos de investigação que se encontram inexplorados são ainda imensos. Para compreender e conhecer, de facto, o passado portuário do País, a sua história e dinâmica de desenvolvimento, é importante, não apenas, a aposta em trabalhos académicos de conjunto sobre os portos do País, mas também estudos de âmbito mais parcelar e de foco mais restrito, capazes de aprofundar o conhecimento e identificar especificidades próprias de contextos histórico-espaciais concretos. Dito de outro modo, é imperioso, numa temática tão abrangente quanto a portuária, estudar não só o todo, mas também, as partes, e fazê-lo, idealmente, com recurso a abordagens interdisciplinares. Apenas assim se poderá ambicionar a conhecer verdadeiramente a história portuária portuguesa.

As referências que a seguir se apresentam não esgotam o que se tem publicado e investigado sobre os portos portugueses nos últimos anos, procuram, antes e tão só, contribuir para o conhecimento dos mais recentes contributos académicos da historiografia portuária portuguesa.

---

<sup>13</sup> História, antropologia, sociologia, geografia, planeamento urbano, engenharia, gestão...

<sup>14</sup> Maria Luísa Pinheiro Blot, *Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*, Instituto Português de Arqueologia, 2002, p. 20.

<sup>15</sup> Maria Fernanda Alegria, “A Organização Portuária portuguesa e a sua evolução de 1848 a 1910”, in *Revista de História Económica e Social*, nº 15, Janeiro-Junho, 1985, pp. 1-19.

Antes de mais, impõe-se lembrar aqui o trabalho de Adolfo Ferreira de Loureiro<sup>16</sup>, que embora já com vários anos, será sempre uma referência incontornável no âmbito dos estudos portuários, e talvez a mais importante, e única, fonte para o conhecimento de certos períodos do nosso passado portuário. Não podíamos, por isso, deixar de mencioná-lo. Como engenheiro, ao serviço do Ministério das Obras Públicas, Loureiro dedicou cerca de quatro décadas da sua vida ao estudo e desenvolvimento do sector portuário português, tendo estado ligado a praticamente todos os projetos, obras e melhoramentos realizados nos portos do País, entre 1860 e 1911. Além dos inúmeros artigos, pareceres, relatórios e projetos que legou ao País, o seu maior contributo para a história dos portos portugueses foi o estudo que levou a cabo, entre 1901 e 1911, sobre todos os portos portugueses e do qual resultou uma obra de conjunto que representa um marco na história do conhecimento efetivo do estado, potencialidades e fraquezas do sector portuário nacional, entre meados do século XIX e inícios do século XX. Foi esta, de resto, a primeira vez que se abordou o desenvolvimento portuário de uma forma integrada. A obra é composta por 8 volumes de texto, onde Loureiro se dedica à análise pormenorizada de cada um dos portos portugueses, recorrendo a projetos, mapas, plantas, estatísticas, legislação e documentação oficial de vária ordem; e quatro volumes de atlas, onde são reproduzidos vários projetos, planos e estudos, feitos ao longo de décadas, para os diferentes portos do País<sup>17</sup>.

Ainda que a temática portuária não estivesse completamente ausente do panorama académico, também não é menos verdade que, muitos dos trabalhos que foram surgindo ao longo do século XX, ou apresentavam tendencialmente um teor mais técnico, factual ou cronológico, sem grande reflexão histórica, ou não tinham como objeto de análise central os portos e/ou a realidade portuária, tocando nesses temas apenas marginalmente. Neste sentido, pode considerar-se que se verificou um certo *hiatus* ao nível da produção historiográfica sobre portos portugueses, uma tendência que apenas começou a ser invertida nas últimas três décadas, com o aparecimento de importantes contributos, quer por parte de jovens historiadores, com a apresentação de algumas inovadoras teses de mestrado e doutoramento, quer por parte de académicos mais experientes, permitindo, assim, aprofundar-se efetivamente a reflexão histórica em torno da temática portuária.

---

<sup>16</sup> Adolfo Ferreira de Loureiro (n. 12/12/1836; m. 22/11/1911). Para uma biografia mais completa veja-se a nota de rodapé nº 85.

<sup>17</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Volumes I – VIII, Imprensa Nacional, Lisboa, 1904-1920; Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Atlas I – IV, Imprensa Nacional, Lisboa, 1904-1920.

Este renovado interesse pela temática portuária tem motivado o aparecimento de vários trabalhos dedicados ao estudo dos portos em vários momentos e contextos: no período moderno, na época contemporânea e no quadro da integração europeia, com a globalização dos sistemas económicos<sup>18</sup>.

Após estas considerações iniciais, impõe-se agora elencar referências e exemplos concretos.

Em 1985, Maria Fernanda Alegria tratou a importante questão da organização portuária portuguesa e o modo como esta terá evoluído entre 1848 e 1910, período que coincide, em traços largos, com a maior aposta do Estado português no desenvolvimento das infraestruturas do País (estradas, portos e caminho-de-ferro)<sup>19</sup>. Dois anos depois, em 1987, a tese de doutoramento de Alegria, ainda que não especificamente dedicada à história dos portos portugueses, fez avançar substancialmente o conhecimento sobre a dinâmica existente entre os portos e as vias de comunicação internas, e levantou importantes questões sobre a racionalidade dos investimentos feitos pelo Estado no sector portuário, a eventual dependência do investimento portuário relativamente à expansão da rede de estradas e caminhos-de-ferro, e a existência de um estatuto privilegiado para alguns dos portos do País<sup>20</sup>.

Entre 2001 e 2005, o projeto *HISPORTOS - A contribution for the history of NW Portuguese seaports in the Early Modern Age (XVIth-XIXth centuries)*<sup>21</sup>, coordenado por Amélia Polónia, constituiu um marco para o avanço dos estudos portuários, privilegiando uma abordagem de conjunto, embora numa escala de análise mais regional. O projeto procurou estudar o desenvolvimento de um conjunto de portos da zona norte do País (entre Caminha e Aveiro), identificando o seu papel e as suas funções, as estratégias e interesses das elites locais, as soluções técnicas e de engenharia adotadas, e o modo como cada porto se relacionava com o seu *hinterland* e *vorland*, tentando, simultaneamente, definir uma metodologia de análise de espaços portuários<sup>22</sup>. A equipa do projeto HISPORTOS reuniu historiadores, arqueólogos,

---

<sup>18</sup> Rafaela Marçal Teixeira, *Estatística portuária - Impacto na gestão dos portos*, Tese de Mestrado, Universidade de Aveiro, 2013; Vítor Manuel Caldeirinha, *Influência das características do porto / terminal de contentores no seu desempenho*, Tese de Doutoramento, Universidade de Évora, 2014.

<sup>19</sup> Maria Fernanda Alegria, "A Organização Portuária portuguesa e a sua evolução de 1848 a 1910", in *ob.cit.*, pp. 1-19.

<sup>20</sup> Maria Fernanda Alegria, *Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, Tese de Doutoramento em Geografia, Universidade de Lisboa, Lisboa, 1987.

<sup>21</sup> Funded by the Portuguese Foundation of Science and Technology (POCTI/HAR/36417/2000).

<sup>22</sup> Amélia Polónia, "HISPORTOS - A research project on Portuguese seaports in the early modern age", in *European Seaport System in the Early Modern Age - A comparative Approach*, International Workshop. Proceedings, Instituto de História Moderna, Universidade do Porto, Porto, 2007, pp. 28-39.

geógrafos, cartógrafos, engenheiros e arquitetos, proporcionando análises multidisciplinares, integradas e inovadoras, de uma realidade que é necessariamente complexa e plural<sup>23</sup>.

Seguindo um pouco esta tendência de *análise de conjunto*, os trabalhos de Emílio Brogueira Dias, Jorge Fernandes Alves e Ildeberto Mota Oliveira acompanham as principais transformações vividas pelos portos portugueses ao longo do século XX, avaliando de que modo a evolução no comércio mundial, e os novos padrões introduzidos na sequência da Revolução Industrial e da revolução do vapor e do ferro, influenciaram o desenvolvimento portuário. Defendem os autores que o dealbar século XX acabou progressiva e definitivamente com o tempo dos *portos naturais*, para dar lugar ao tempo dos *portos artificiais*.<sup>24</sup>

Em 2008, na minha tese de mestrado, segui também uma abordagem de conjunto sobre o desenvolvimento dos portos portugueses entre 1880 e 1929, com especial enfoque para o período da I República Portuguesa (1910-1926). O trabalho permitiu perceber que se foi, progressivamente, apostando numa cada vez mais coordenada intervenção por parte do poder político nos rumos dados aos portos nacionais, situação que viria culminar na definição da Iª Fase do Plano Portuário Nacional, em 1929<sup>25</sup>. Contribui também, através de outros trabalhos, com importantes dados sobre a estruturação do sistema portuário português e o pensamento das elites políticas e económicas acerca das opções e soluções seguidas e testadas nos portos do País, identificando, contextualizadamente, o extenso conjunto de legislação oficial relativa aos portos portugueses, entre 1910 e 1930.<sup>26</sup>

Os últimos anos do século XX e os primeiros anos do século XXI testemunharam um crescente interesse ao nível de trabalhos de âmbito mais parcelar, privilegiando-se o estudo daqueles que são, tradicionalmente, os principais portos portugueses: o porto de Lisboa, o Douro e Leixões.

Sobre o porto da capital, Lisboa, existem vários estudos. Destaque para os trabalhos de António José Nabais e José Bacelar Bebiano<sup>27</sup>, que abordam o desenvolvimento do porto

---

<sup>23</sup> Alguns dos resultados e outputs estão disponíveis em: [www.hisportos.com](http://www.hisportos.com)

<sup>24</sup> Emílio Brogueira Dias, e Jorge Fernandes Alves, “As transformações portuárias em Portugal: século XX”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coord.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp. 232-254; Ildeberto Mota Oliveira, “Engenharia costeira e portuária”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coord.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp. 255-302.

<sup>25</sup> Ana Prata, “Gateways between land and sea: The development Portuguese Seaports in the early Twentieth century”, in *Journal of Mediterranean Studies*, vol. 19, nº2, 2010, pp. 351-370.

<sup>26</sup> Ana Prata, *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*, Coleção Teses, Comissão Nacional para a Comemoração do Centenário da República, Caleidoscópio, Lisboa, 2011.

<sup>27</sup> António José Nabais, *100 anos do Porto de Lisboa*, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, 1987; António José Nabais, *Referências Históricas do Porto de Lisboa*, Lisboa, Administração Geral do Porto de Lisboa, 1991; José Bacelar Bebiano, *O Porto de Lisboa: estudo de história económica*, Administração-Geral do Porto, Lisboa, 1960.

perspetiva histórica, analisando detalhadamente os vários projetos que, desde o século XVII, foram sucessivamente apresentados por engenheiros portugueses e estrangeiros com vista ao melhoramento do porto e área envolvente. De referir é também o recente artigo de Maria Fernanda Rollo que, analisando o papel do porto de Lisboa no âmbito da II Guerra Mundial e da neutralidade portuguesa no conflito, nos permite apreender a fulcral importância de um espaço portuário num contexto histórico excecional.<sup>28</sup>

Por seu lado, Jorge Fernandes Alves dedicou-se à investigação histórica do desenvolvimento do porto de Leixões<sup>29</sup>, e às acesas contendas que, entre meados do século XIX e início do século XX, opuseram os principais negociantes, comerciantes e industriais, divididos em torno da opção de apostar no desenvolvimento de um porto comercial em Leixões, como forma de solucionar os entraves físicos identificados na bacia e porto do Douro.

Em 2003, Maria da Conceição Quintas preencheu mais uma lacuna no panorama dos estudos portuários, com a publicação de um estudo sobre a história e desenvolvimento do porto de Setúbal<sup>30</sup>.

Em 2004, a tese de doutoramento de Amândio Barros, tendo como *palco* a cidade portuária do Porto e porto do Douro, procurou perceber, com maior detalhe, as formas de construção e estruturação de um espaço marítimo no período moderno.<sup>31</sup>

Mais recentemente, Inês Amorim dedicou-se à história do porto de Aveiro e às interações deste com o seu *hinterland*<sup>32</sup>.

A recente publicação da tese de doutoramento de António Martins Quaresma vem, de certo modo, contrariar esta tendência de estudo da história dos grandes portos do País. Quaresma dedicou-se ao estudo do sistema portuário do litoral alentejano, entre 1851 e 1918, permitindo-nos, assim, aprofundar o conhecimento e avaliar a importância e dinamismo dos pequenos portos em contexto regional<sup>33</sup>.

---

<sup>28</sup> Maria Fernanda Rollo, “At the great crossroads of the world: Safe haven, traffic hub: the port of Lisbon during World War II”, in *TST. Revista de Historia, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, Outubro 2014, nº 27, Madrid, pp. 200-230.

<sup>29</sup> Jorge Fernandes Alves, *Leixões: identidade e memória de um porto*, Administração dos Portos do Douro e Leixões, Leixões, 2003; Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões: uma história portuária*, APDL, Matosinhos, 2001.

<sup>30</sup> Maria da Conceição Quintas, *Porto de Setúbal, um ator de desenvolvimento. História de um passado com futuro*, Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, Setúbal, 2003.

<sup>31</sup> Amândio Barros, *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, Tese de Doutoramento em História Moderna, Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, 2004.

<sup>32</sup> Inês Amorim, *Aveiro e a sua Provedoria no século XVIII (1690-1814) - estudo económico de um espaço histórico*, Tese de Doutoramento em História Moderna, CCRC, Coimbra, 1997; AMORIM, Inês, *O Porto e Aveiro: entre a terra e o mar*, Administração do Porto de Aveiro, Aveiro, 2008.

<sup>33</sup> António Martins Quaresma, *O Rio Mira no sistema portuário do Litoral Alentejano (1851-1918)*, Âncora Editora, Lisboa, 2014.

Neste mesmo trilho de investigação, de abrangência mais regional, Amélia Polónia tem apresentado vários trabalhos dedicados ao papel dos pequenos portos no sistema portuário nacional, procurando perceber, simultaneamente, as dinâmicas de relacionamento destes pequenos portos com outros portos europeus e atlânticos.<sup>34</sup>

Localizando-se, porém, a grande maioria dos portos do País na embocadura ou na foz de rios, é igualmente determinante avançar-se no conhecimento e estudo da história fluvial portuguesa. Aqui, faltam, desde logo, estudos a nível da cartografia, não apenas com relação a rios, mas também com relação aos portos portugueses<sup>35</sup>. Maria Fernanda Alegria e João Carlos Garcia deram, contudo, recentemente um pequeno contributo neste âmbito.<sup>36</sup>

Questões como o urbanismo e a relação cidade-porto, o modo como o crescimento ou estagnação de um limita ou favorece o desenvolvimento ou decadência do outro<sup>37</sup>, e toda a rede de relações que se gera em torno de cidades portuárias, é também uma das novas tendências de investigação ao nível dos estudos portuários. Destaque para os trabalhos de Amorim<sup>38</sup>, Polónia<sup>39</sup> e Prata<sup>40</sup>. Outros trabalhos têm incidido no estudo das transformações das cidades portuárias e nas suas implicações ao nível da evolução das relações entre porto e cidade, com a proposição de modelos interpretativos da evolução espacial dos sistemas portuários<sup>41</sup>. Por seu lado, o processo de retirada das funções portuárias das frentes de água urbanas e a regeneração dessas áreas tem sido também explorada por autores como Portas<sup>42</sup> e Grande<sup>43</sup>.

---

<sup>34</sup> Amélia Polónia, "Les petits ports dans le système portuaire européen a L'Âge Moderne (XVIe-XVIIIe siècles)", in *Revista da Faculdade de Letras*, III Série, vol. 9, Porto, 2008, pp.27-51; POLÓNIA, Amélia, *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, Tese de Doutoramento em História Moderna, Universidade do Porto, Porto, 1999.

<sup>35</sup> Fernando Castelo-Branco, *Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa*, Emp. Tip. Casa Portuguesa Sucessores, Lisboa, 1958.

<sup>36</sup> Maria Fernanda Alegria e João Carlos Garcia, "A Cartografia Hidrográfica de Portugal Continental na 2ª metade do século XIX e início do século XX", in *O Litoral em Perspetiva Histórica. Sécs. XVI a XVIII*, Universidade do Porto, Instituto de História Moderna, Porto, 2002, pp.11-20.

<sup>37</sup> Amélia Polónia, "Seaports as centres of economic growth. The Portuguese case. 1500-1900", in Richard Unger (coord.), *Shipping Efficiency and Economic Growth. 1350-1800*, Brill Academic Publishers, Leiden, 2011, pp. 244-267.

<sup>38</sup> Inês Amorim, "Urbanismo e cidades portuárias: Aveiro na segunda metade do século XVIII", in *Análise Social*, vol. XXXV (156), 2000, pp.605-650.

<sup>39</sup> Amélia Polónia, "Portuguese seaports as gateways, 1500-1800", in Rila Mukherjee (Ed.), *Vanguards of Globalization: Port-Cities from the Classical to the Modern*, Primus Books, Deli, 2014, pp. 299-319; Amélia Polónia, "The Sea and its impact on a maritime community: Vila do Conde, Portugal, 1500-1640", in *International Journal of Maritime History, Research in Maritime History*, nº 1, XVIII, Junho de 2006, pp. 199-222.

<sup>40</sup> Ana Prata, "Portimão, une ville portuaire: la dynamique d'une industrie de la mer. Étude d'un hinterland portuaire", in *Cahiers de la Méditerranée*, nº 80, Université de Nice Sophia Antipolis, Nice, Junho 2010, pp.139-156.

<sup>41</sup> Exemplo disso são o "Modelo de Anyport", ou o "Modelo de Hoyle", entre outros. Cf. B. S. Hoyle, D. A. Pinder, *City-port Industrialization and Regional Development*, Urban and Regional Planning Series, 23, Pergamon Press, Oxford, 1981.

<sup>42</sup> Nuno Portas, "Cidades e frentes de água", in *Sociedade e Território*, 2, Lisboa, 1998, pp. 8-13.

No que toca aos sistemas de funcionamento, gestão e administração seguidos nos portos portugueses, os trabalhos de Ana Prata permitiram avançar significativamente no conhecimento deste tema entre 1880 e 1930, tendo a autora feito, pela primeira vez, o levantamento e mapeamento exaustivo das novas estruturas de gestão criadas pelo Governo português para a administração dos portos do País, as Juntas Autónomas Portuárias, bem como o mapeamento de capitánias e delegações marítimas, faróis, farolins, postos de sinalização e estações de socorros a náufragos<sup>44</sup>.

Pelo que fomos expondo, facilmente se percebe que são ainda muitas as lacunas quer ao nível dos portos estudados, pois apenas alguns deles mereceram, até à data, estudos mais particulares, quer ao nível dos períodos cronológicos (a segunda metade do século XX encontra-se particularmente inexplorada). Não obstante, as últimas três décadas foram, efetivamente, bastante férteis no quadro dos estudos portuários, sendo de notar o surgimento de novos subtemas de investigação que têm permitido melhor delinear os contornos da história dos portos do País, e aprofundar um pouco mais o conhecimento sobre certas temáticas. Deve também registar-se, que têm surgido interessantes contributos para o avanço da história dos portos portugueses provindos de outras áreas do saber que não a História (caso da Geografia, Sociologia, Arqueologia, Antropologia, Arquitetura, Engenharia, entre outras).<sup>45</sup>

Maria Luísa Blot, por exemplo, seguindo a metodologia da arqueologia, legou-nos um interessante contributo para o avanço do conhecimento portuário e do estudo das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal, mostrando, desde logo, como as zonas portuárias potenciaram o surgimento de centros urbanos costeiros.<sup>46</sup>

De destacar é igualmente o trabalho de João Figueira de Sousa<sup>47</sup> que, seguindo a abordagem da Geografia, analisa o porto do Funchal, em perspetiva diacrónica. Figueira de Sousa defende que o porto é o elemento central nos estudos de geografia portuária, chamando à atenção para a constante necessidade de adaptação a que estão sujeitos, pela sua própria

---

<sup>43</sup> Nuno Grande, "Espaço público em *waterfronts* entre o design e o desígnio urbano", in *Espaço Público e Interdisciplinidade*, Lisboa, 2000, pp. 119-123.

<sup>44</sup> Ana Prata, *Atlas Portuário Nacional: Contributos Metodológicos para a sua elaboração*, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade Nova de Lisboa, Lisboa 2012; Ana Prata, "Gateways between land and sea: The development Portuguese Seaports in the early Twentieth century", in *Journal of Mediterranean Studies*, vol. 19, nº2, 2010.

<sup>45</sup> António Carlos Vieira Cardoso Ferreira, *O Porto de Leixões e a sua área de influência*, Universidade de Coimbra, Coimbra, 1992.

<sup>46</sup> Maria Luís Pinheiro Blot, *Os portos na origem dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*, Trabalhos de Arqueologia, 28, Instituto Português de Arqueologia, Lisboa, 2003.

<sup>47</sup> João Figueira de Sousa, *O Porto do Funchal no contexto do sistema portuário insular regional: as infraestruturas, os tráfegos e as funções portuárias*, Tese de Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2004.

natureza, os espaços portuários. *A sua eficácia como interface depende, essencialmente, das características das infraestruturas, do desenvolvimento tecnológico dos equipamentos e do modelo de organização e gestão internas, nomeadamente da sua política comercial.*<sup>48</sup>

Hoyle e Pinder<sup>49</sup>, por seu lado, chamam à atenção para uma outra questão fundamental, aliando à importância económica do porto uma dimensão cultural. Ambos os autores definem um porto como área central de intercâmbio económico e cultural, caracterizando-o como um território espacialmente bem delimitado, capaz de produzir efeitos em quase todos os subsistemas territoriais.

Outros geógrafos que se têm dedicado ao estudo dos portos, têm focado as suas análises em temas tão diversificados como os padrões de crescimento portuário<sup>50</sup>, os fatores que afetam o desenvolvimento dos portos ou dos sistemas portuários<sup>51</sup>, os impactos no desenvolvimento regional e nacional<sup>52</sup> ou o relacionamento entre os portos e os territórios envolventes<sup>53</sup>. Mais recentemente, têm surgido também outras preocupações associadas ao planeamento e reordenamento do território nas áreas portuárias<sup>54</sup> e ribeirinhas<sup>55</sup>, à interligação porto-cidade<sup>56</sup> e ao impacto da atividade portuárias nas áreas litorais<sup>57</sup>.

Numa realidade tão complexa como a dos estudos portuários, a interdisciplinaridade é, a todos os títulos, e sempre, uma mais-valia. Efetivamente, a diversidade de elementos envolvidos nos estudos portuários é deveras elevada, sendo todos eles passíveis de investigação a diversas escalas de análise.

---

<sup>48</sup> Cf. João Figueira de Sousa, *O Porto do Funchal, ob. cit.*, p.62.

<sup>49</sup> Cf. Brian Hoyle e D. Pinder, "Seaports, Cities and Transport Cities", in *Cityport Industrializations and Regional Development*, Brian Hoyle e D. Pinder (eds.), Universidade de Southampton, Pergamon International Library, Inglaterra, 1981, p. 1.

<sup>50</sup> Cf. A. Vigarié, "Le Havre et l'évolution de la Pensée Méthodologique en Économie Portuaire et Maritime", in *Études Normandes*, vol. 33, nº 3, pp. 13-23.

<sup>51</sup> Cf. Malezieux e Fisher, "La creïse de l'industrialization portuaire en Europe Occidentale, in *Ports et Mers*, Paradigma, Caen, pp. 221-230.

<sup>52</sup> Cf. Julio Pozueta Achavarri; José M. Ureña Francés, "El papel de los puertos en Desarrollo Regional y Ordenación del Territorio, in *Estudios Territoriales*, nº23, Instituto del Territorio Urbanismo, 1987, pp.123-154; Anabela Pereira Mesquita, *A Reconversão das Áreas Urbano-Portuárias: o caso de Lisboa*, [Texto Policopiado], Tese de Mestrado em Planeamento Regional e Urbano, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 1998.

<sup>53</sup> Cf. H. Meyer, *City and port. The transformation of Port cities: London-Barcelona*, New York and Rotterdam, International Books, Holanda, 1999.

<sup>54</sup> Cf. André Henriques, *Portos Portugueses, a reforma do sistema portuário. Que (Des)Regulamentação para a Atividade Portuária*, [Texto Policopiado], Tese de Mestrado em Transportes, Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 1988; Adalberto Vallega, "Waterfront redevelopment: a central objective for coastal management Waterfronts", in *A new frontier for cities on water*, Ed. Rinio Bruttomesso, Veneza, 1993.

<sup>55</sup> André Fernandes, *Dinâmicas de revitalização de frentes ribeirinhas no período pós-industrial: o Arco Ribeiro Sul do Estuário do Tejo*, Tese de Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2014.

<sup>56</sup> Cf. Brian Hoyle, "Development Dynamics at the Port-City interface", in *Revitalizing the Waterfront*, B. Hoyle, D. Pinder, M.S.Hussain (eds.), John Wiley and Sons, Ltd, Inglaterra, 1988.

<sup>57</sup> Cf. A. Vigaré, *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, Paris, 1999.



Independentemente de tudo o que foi já conseguido, muito mais há ainda a fazer e imensas são as possibilidades de investigação. Existem ainda muitos portos sobre os quais apenas se conhece o que está disponível na obra de Adolfo Loureiro, e existem longos períodos temporais em que pouco se sabe acerca dos desafios vividos pelos portos nacionais. Faltam estudos que permitam, por exemplo, de forma sincrónica e diacrónica: entender o planeamento (ou não) das elites políticas e económicas para os portos portugueses; perceber o funcionamento, dinamismo e articulação entre as instituições ligadas ao desenvolvimento portuário (alfândegas; capitánias; faróis; juntas autónomas; postos de desinfeção; hospedarias; agências de viagens; empresas de seguros marítimos...); analisar a evolução do *desenhar* das estruturas portuárias a nível técnico, no quadro da engenharia e hidráulica, captando os desafios superados, e a circulação do saber técnico; traçar os *perfis* de cada porto, no quadro económico (ao nível dos tráfegos, circulação de passageiros, tipologia de relações com o interior e exterior do País...), ou no quadro das sociabilidades.

O cenário agrava-se se sairmos do espaço continental português e quisermos aprofundar o conhecimento acerca dos portos insulares (nos arquipélagos portugueses dos Açores e da Madeira) ou dos portos das antigas colónias portuguesas em África ou na Ásia. Com a exceção da tese de doutoramento de António Correia Silva<sup>58</sup> e de alguns outros trabalhos de sua autoria sobre os portos de Cabo Verde<sup>59</sup>, ou do recente trabalho de Ana Prata<sup>60</sup> sobre o posicionamento estratégico do porto Grande de São Vicente no âmbito do comércio de carvão, muito está ainda por investigar.

Merece aqui uma nota o trabalho de Sérgio Rezendes, que apesar de se dedicar a um período histórico bem delimitado, a I Guerra, e de focar uma perspetiva da história militar, oferece interessantes elementos sobre o papel de dois importantes portos nos Açores, em contexto bélico<sup>61</sup>.

Existem vários trabalhos, não académicos, apresentados em conferências promovidas por associações de engenheiros, militares ou agentes de navegação, que compilam importantes factos e dados sobre o estado e necessidades dos portos nas ilhas e nas colónias portuguesas, que, contudo, carecem de reflexão e contextualização históricas. Em alternativa, podem

---

<sup>58</sup> António Correia Silva, *Os ciclos históricos de inserção de Cabo Verde na economia atlântica. O caso das Cidades-Porto (Ribeira Grande e Mindelo)*, Dissertação de Doutoramento, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2007.

<sup>59</sup> António Correia Silva, *Espaço urbanos de Cabo Verde: o tempo das cidades-porto*, Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1998.

<sup>60</sup> Ana Prata, "Porto Grande of S.Vicente: the coal business on an Atlantic island", in SUAREZ BOSA, Miguel (Coord.), *Atlantic Ports and the First Globalization (c. 1850-1930)*, Cambridge Imperial & Post-Colonial Studies Series, Palgrave Macmillan, Londres, 2014.

<sup>61</sup> Sérgio Rezendes, *A Grande Guerra nos Açores. Património e Memória Militar*, Caleidoscópio, Lisboa, 2017.

encontrar-se, também, alguns escassos elementos, devidamente contextualizados historicamente, em obras coletivas de âmbito mais abrangente<sup>62</sup>.

Em suma, e apesar de todas as faltas, o panorama ao nível da história dos portos portugueses não é tão desolador como era na década de 80 do século XX. Há ainda muitos caminhos por desbravar, mas é, efetivamente, notório um crescendo de interesse por parte da academia em contribuir para o aprofundar do conhecimento nesta temática.

\* \* \*

Perante o cenário descrito, a elaboração da tese "O Desenvolvimento Portuário Português (1910-1926)" assentou numa forte base empírica, privilegiando a pesquisa arquivística e o trabalho de fontes, uma opção que trouxe consigo diversos desafios. Desde logo, pela ausência de muitos dos espólios documentais dos departamentos, direções e juntas portuárias, quer pelo efetivo desconhecimento da sua localização por parte das instituições tutelares ou pelo restritivo acesso à sua consulta, quer pela perda ou destruição de documentação que ao longo dos anos foi sendo rearrumada e colocada sob alçada de diferentes estabelecimentos, quer pela falta de inventariação e tratamento da documentação existente.

Esta situação forçou-nos a recentrar as nossas pesquisas nos arquivos associados aos principais portos do País (Lisboa, Douro e Leixões) e obrigou-nos a seguir uma linha de investigação um pouco diferente da que tínhamos planeado inicialmente. Contudo, este recentrar acabou também por nos possibilitar o acesso a alguma documentação inédita, no contexto internacional, nomeadamente a que se encontra sob tutela da *Permanent International Association of Navigation Congresses* (PIANC), em Bruxelas. Este caminho de investigação inédito que decidimos seguir, permitiu perceber e identificar contágios e influências, nas opções propostas pela classe engenheira portuguesa para o desenvolvimento dos portos nacionais, evidenciando o conhecimento efetivo daquilo que se fazia *lá fora*.

Merece também uma referência a *Revista de Obras Públicas e Minas*, renomeada, em 1926, de *Revista da Ordem dos Engenheiros Cíveis Portugueses*, de que consultámos todos os números publicados entre 1870 e 1930, os quais se revelaram de uma enorme riqueza de

---

<sup>62</sup> Valentim Alexandre, e Jill Dias (Coords.) *O Império Africano, Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. X, Editorial Estampa, Lisboa, 1998; GALVÃO, Henrique, *Império Ultramarino Português*, Monografia do Império, Lisboa, 1951; MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Universidade de Coimbra, Ponta Delgada, 1980.

conteúdos para a temática portuária e constituíram um importante instrumento de trabalho, pelos estudos, projetos, pareceres e notícias disponibilizados.

Dos vários arquivos consultados, destaca-se pela organização e riqueza do seu espólio, no que se refere à realidade portuária portuguesa, o Arquivo do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC); e os fundos documentais da Sociedade de Geografia de Lisboa, da Associação Comercial do Porto, da Administração do Porto de Lisboa e da Administração dos Portos do Douro e Leixões, que nos permitiram recolher importantes elementos acerca da história e desenvolvimento dos principais portos do País.

O Arquivo Contemporâneo do Ministério das Finanças, permitiu-nos, por seu lado, recolher exaustivamente os valores relacionados com as despesas do sector portuário, constantes nas *Contas do Estado*, entre 1877 e 1930.

Por último, o Arquivo Histórico e Documental da PIANC facultou-nos o acesso a todo um rol de documentação histórica inédita que contribuiu, decisivamente, para as nossas conclusões acerca do desenvolvimento portuário *possível* neste período.

Complementarmente, debruçámo-nos, também, a identificar e efetuar a recolha sistemática da legislação republicana, plasmada nos *Diários do Governo*, diretamente relacionada com estudos, regulamentos, obras e melhoramentos, ocorridos nos portos portugueses, entre 1910 e 1930. E analisámos, simultaneamente, a discussão destas questões nos debates da Câmara dos Deputados.

## PLANO GERAL DE TRABALHO

Relativamente à organização formal desta tese, optou-se pela sua estruturação em quatro partes, as quais, não sendo estanques, não seguem, contudo, a tradicional orientação diacrónica.

Dada a complexidade intrínseca da temática portuária, optámos por segmentar a nossa análise em *grandes níveis*, visando de forma algo diferenciada, abordar dimensões de uma mesma realidade. Este *olhar fraturado* permitiu-nos, cremos, analisar cada uma das esferas a que decidimos dedicar-nos, aprofundando o nosso conhecimento acerca da questão portuária no período republicano.

Assim, numa primeira parte designada «*Contextos & Enquadramentos*», apresentamos breves notas sobre os fatores que contribuem para a valorização de um porto, e sobre os tipos de portos existentes; tecemos algumas considerações sobre as alterações vividas pelo sector portuário na sequência da revolução industrial, do crescente tamanho das embarcações e do acelerar das transações comerciais; e procuramos perceber como eram entendidos os portos a nível nacional, entenda-se que tipo de preocupações/soluções existiam. Ainda nesta primeira parte procuramos avaliar a premência da Portaria de 5 de Julho de 1901 e enquadrar o estudo dos portos nacionais levado a cabo pelo Engenheiro Adolfo Loureiro, um estudo que, de resto, contribuiu determinantemente para o conhecimento do estado da realidade portuária portuguesa nos inícios do século XX.

Na segunda parte intitulada «*Encruzilhada de vontades. Os portos de Lisboa e Douro-Leixões da Monarquia à República*», optámos por seguir um registo mais descritivo, procurando seguir diacronicamente a história da evolução dos portos portugueses, da Monarquia para a República.

Perceber como diferentes *vozes* influenciaram o desenhar da evolução histórica dos portos portugueses e como a *encruzilhada de vontades e interesses* das elites políticas e económicas determinou o rumo a ser dado aos portos nacionais, é pois um dos principais propósitos desta primeira parte. Identificando, *vontades e ideias*, realizações e hesitações, procurámos acompanhar a alteração no entendimento que se tinha acerca do sector portuário e das necessidades, progressivamente diferentes, que se foram registando em cada um desses portos. Procurámos, também, identificar e referenciar os desafios e problemáticas a que os novos portos, os *portos modernos*, tiveram de dar resposta, sob pena de perderem o seu posicionamento comercial, e peso estratégico.

Sendo, contudo, impraticável seguir o percurso e rumos de todos os portos do País, focámo-nos apenas nos principais: Lisboa, Douro e Leixões. Foram, de resto, estes os portos

que maiores polémicas e hesitações geraram em termos das opções de desenvolvimento seguidas, o que, desde logo, nos facultou um importante manancial de informação acerca das motivações e pensamento das elites. Da Monarquia para a República, procurámos assim acompanhar o rumo que foi dado aos assuntos portuários nacionais, tentando identificar ritmos, vontades, ambições e limitações. Acompanhamos a criação da Exploração do Porto de Lisboa (1907) e da Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões), e, paralelamente, procurámos, também, acompanhar o modo como Monarquia e República diferiram no *olhar* e no *entendimento* que tiveram acerca dos portos nacionais e da questão portuária. Da simples necessidade de *reparar* e *remediar*, luta constante dos tempos monárquicos, passa-se progressivamente para uma impreterível necessidade de *coordenar* e *planear*, definindo tempos, modos, e programando despesas. O desenvolvimento portuário do País vai, assim, deixando de se fazer *ao sabor das marés*, para começar a ser pensado e programado, segundo uma política consciente e de coordenação nacional.

A terceira parte desta tese, que designámos «*A Caminho de uma Política Portuária. Instituições, dinheiros e diplomas legislativos*», surge como necessário complemento da segunda parte. Foi aqui nosso propósito perceber em que bases legislativas, e em que moldes e enquadramento institucional assentava a administração e exploração dos portos nacionais, identificando, paralelamente, momentos e tempos, onde foi transparecendo, um alterar de percepção e um novo entendimento face ao conjunto dos portos nacionais. Novamente, constatámos que, Monarquia e República *pensaram e olharam* para os portos nacionais de forma diferente.

A terceira parte deste trabalho acompanha a criação e as sucessivas reformas legislativas do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, sob alçada do qual se encontravam os portos nacionais; debruça-se, depois, sobre a criação e propósito do Conselho Superior de Obras Públicas, órgão consultivo responsável por estudar e dar parecer acerca dos estudos, planos e opções propostas para o sector portuário, em diversos momentos. De forma breve, analisamos, também, as principais soluções de administração e gestão portuária experimentadas em Portugal, com especial enfoque para a Exploração do Porto de Lisboa e as Juntas Autónomas Portuárias, sendo aqui evidente uma estratégia diferenciada por parte da República, no sentido de uma maior regulação do sector portuário. Apresentamos, ainda, várias considerações sobre as quantias gastas com as obras e melhoramentos dos portos nacionais, da Monarquia para a República, sendo notório: o desregrado dispêndio de capitais públicos; a carência de um rigoroso controlo das despesas; e um sistemático desconhecimento sobre a real situação dos cofres do Estado.

Por último, ainda nesta terceira parte, analisamos os principais diplomas legislativos emanados já na vigência da Ditadura Nacional, que vieram definir, regular e *calendarizar* o primeiro *plano nacional de portos*. Materializava-se, assim, finalmente, no plano legislativo, o novo rumo a imprimir à realidade portuária nacional.

Finalmente, na quarta e última parte desta tese, que intitulámos «*Mundo em Mudança. O contexto internacional e impactos nos portos portugueses*», dedicamo-nos a uma outra *dimensão* de análise: os contributos da engenharia e do conhecimento técnico-científico para o desenvolvimento das infraestruturas portuárias nacionais, focando a importância do contexto internacional. Os desafios e os dilemas vividos pelos portos nacionais, com que nos fomos *familiarizando* nas partes anteriores, inserem-se, num contexto mais lato de *mudança*, que não podia deixar de influenciar os destinos de uma realidade tão permeável como a portuária.

Uma nota, contudo, para referir que esta parte acabou por assumir uma dimensão maior do que inicialmente havíamos previsto. Sucedeu isto por duas razões: por um lado, deparámo-nos, já na fase final das nossas investigações, com um espólio riquíssimo e inédito, no Arquivo da PIANC que não podíamos *ignorar*; por outro lado, e precisamente por termos contactado com esse riquíssimo espólio, percebemos a grave lacuna, que representava para os estudos portuários portugueses, o desconhecimento acerca do papel e importância da PIANC e dos Congressos Internacionais de Navegação no desenvolvimento das estruturas portuárias mundiais. Não encontramos nenhuma referência a esta associação nas teses, dissertações ou trabalhos que consultámos, dedicados às temáticas portuárias.<sup>63</sup> Embora esta tese não tenha a pretensão de suprir essa lacuna, decidimos dar um maior destaque a esta associação neste trabalho, bem como à sua história e papel, procurando identificar as ligações que se terão estabelecido entre ela e o nosso País.

Assim, nesta última parte, debruçamo-nos sobre a questão da transferência de tecnologia e da transmissão de conhecimento técnico-científico, associadas à PIANC e aos Congressos Internacionais de Navegação, e apresentamos várias considerações sobre a participação e ligação portuguesa à PIANC, numa tentativa de procurar perceber se as opções e soluções propostas e seguidas por outros países, e apresentadas no seio dos Congressos de Navegação, eram conhecidas em Portugal, pela classe engenheira portuguesa e tiveram impacto(s) nos rumos, opções e escolhas seguidas nos portos nacionais.

---

<sup>63</sup> Exceção feita à tese de mestrado de nossa autoria, onde referimos a existência da PIANC e apontámos para a possibilidade de se tratar de um importante trilha de investigação, embora sem termos ainda, nessa altura, conhecimento *de facto* acerca da efetiva riqueza do espólio da associação e do determinante papel histórico que esta desempenhou. Cf. Ana Prata, *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa 2008.

Por fim, sistematizamos as principais ideias e as conclusões possíveis, e chamamos à atenção para algumas questões ainda em aberto, que poderão servir de mote para investigações futuras.

## Parte 1

### CONTEXTOS & ENQUADRAMENTOS

*«Um porto é a porta do mar, (...) o mercado onde as nações convivem, para a mútua permuta das suas riquezas.»*

Bento Carqueja, “Aspetos Económicos dos Portos Modernos”, in *Revista da Faculdade de Engenharia do Porto*, vol. I, nº 3, 1934, p. 128.

A história dos melhoramentos portuários nacionais é uma história rica em ambições, indecisões, dificuldades, frustrações e peculiaridades. Contudo, sendo impraticável levar a cabo uma análise exaustiva de todos os portos do País, tivemos de fazer opções.

Procurámos, assim, de modo tão sistemático quanto um trabalho desta natureza permite, acompanhar a *história* do desenvolvimento e melhoramento dos portos de Lisboa, Douro e Leixões. Três portos que seleccionámos com base num conjunto de razões:

- são os principais portos do País, tratando-se respetivamente do porto da capital (Lisboa) e dos dois portos ligados à segunda mais importante cidade portuguesa, a cidade do Porto; tendo sido os únicos classificados como portos de 1ª classe;<sup>64</sup>
- são responsáveis por mais de 80% do total da tonelagem dos navios entrados no País<sup>65</sup>;
- foram os que receberam o maior número de dotações, verbas extraordinários e empréstimos por parte do Estado;
- os que geraram maiores polémicas, contendas e hesitações, em termos das opções de desenvolvimento seguidas;<sup>66</sup>
- os que maior número de estudos, planos e projetos originaram;
- os originaram o maior número de diplomas legislativos, propostas de lei e pareceres;<sup>67</sup>
- e também os que melhor conservaram fontes e documentação, nos respetivos arquivos históricos<sup>68</sup>, até aos dias de hoje, possibilitando uma análise e estudo mais detalhados do seu percurso histórico e desenvolvimento.

---

<sup>64</sup> Veja-se o Decreto nº16728, em Abril de 1929.

<sup>65</sup> Em 1914, por exemplo, 88% do total da tonelagem dos navios entrados no País contou-se nos portos de Lisboa, Douro e Leixões. Cf. José Francisco da Silva, “Porto e barras do Algarve”, in *Congresso Regional Algarvio*, Papelaria e Tipografia ‘A Tentadora’, Lisboa, 1914.

<sup>66</sup> Muitas das quais é possível acompanhar e documentar através dos Debates Parlamentares.

<sup>67</sup> Um importante manancial de informação para perceber avanços e recuos nas ideias ou lógicas de desenvolvimento desses portos.

<sup>68</sup> Arquivo Histórico da Administração dos Portos do Douro-Leixões e Arquivo Histórico da Administração do Porto de Lisboa.



Esta nossa opção não significa que não tenhamos tomado em linha de conta os restantes portos nacionais. Da Monarquia para a República, procurámos acompanhar o rumo que foi dado aos assuntos portuários em termos nacionais, procurando identificar ritmos, vontades, ambições e limitações. As grandes linhas e conclusões que argumentamos refletem de forma geral uma realidade mais ampla e de cariz nacional.<sup>69</sup>

### **1.1. Fatores de valorização de um porto: breves notas**

Antes de mais, é importante ter presente que existem vários fatores que definem e que podem contribuir, quer para a maior ou menor aptidão das zonas costeiras para o contacto com o mar, quer para a valorização das condições oferecidas por um determinado porto.

Em termos simples, a importância e as possibilidades de desenvolvimento/expansão e apetrechamento da zona portuária podem ser limitadas, tão simplesmente, por um fator tão básico quanto as suas características naturais. Como veremos adiante, as condições naturais da barra do Douro representaram o entrave e limite primeiro das suas potencialidades de expansão e crescimento. Por mais estudos que se fizessem, ou por mais avançadas que fossem as técnicas e tecnologias gizadas, por engenheiros nacionais e estrangeiros, o "limite físico" condicionou sempre as ambições perspectivadas para o desenvolvimento desse porto.

Moses Bensabat Amzalak<sup>70</sup> distingue como fatores de valorização dos portos: *elementos estáticos* e *elementos dinâmicos*.

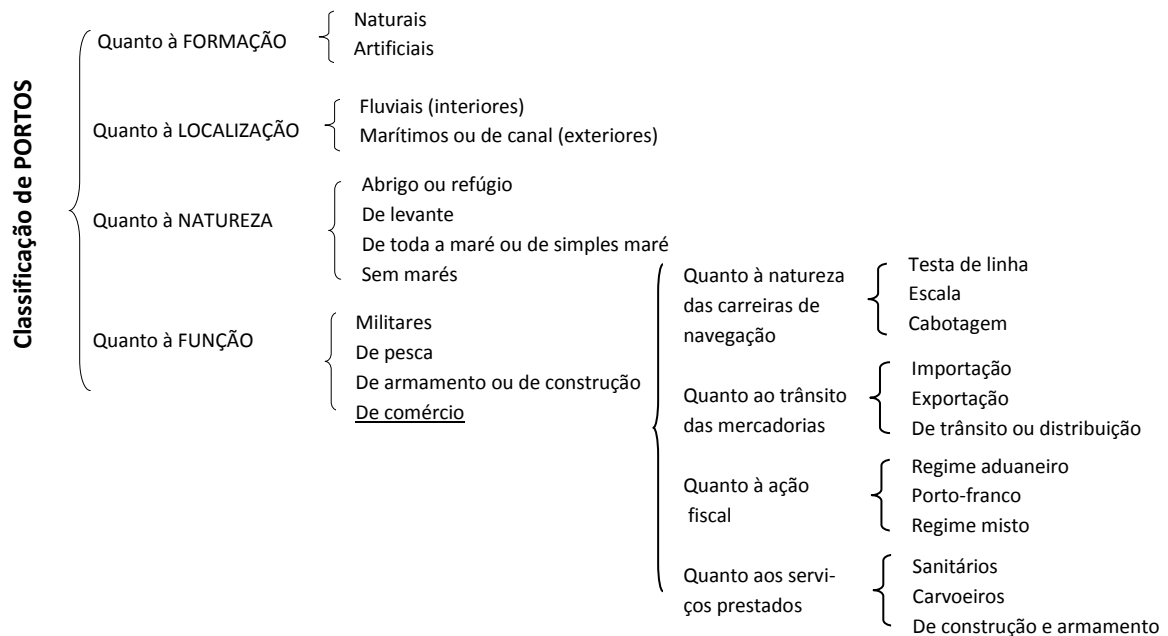
Os primeiros referem-se à posição geográfica do porto, à sua profundidade, às condições de abrigo, à sua grandeza, à proximidade de rios ou à distância a que este se encontra do mar, às relações com o *hinterland*<sup>71</sup> e à estabilidade do litoral, entre outros.

---

<sup>69</sup> Que tivemos sempre presente ao longo de todo o processo de pesquisa, investigação e escrita deste trabalho.

<sup>70</sup> Cf. Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, Gráfica do Museu Comercial, Lisboa, 1923, pp. 28-33.

<sup>71</sup> Em termos simples, entende-se por *hinterland* a zona de influência de um porto.



**ESQUEMA 2:** Classificação dos diferentes tipos de porto.

**Fonte:** Adaptado de Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, p. 27.

Uma boa localização geográfica é o elemento primordial para o maior valor de um porto, contudo, não é o único. A proximidade de rios e a distância do mar são também determinantes, na sua prosperidade, já que o estabelecimento de relações comerciais com o *hinterland* e com outros portos depende, diretamente, do posicionamento do porto e das facilidades de comunicação que este apresenta. Outro fator importante é a sua profundidade e grandeza, para que possa receber navios de grande envergadura, sem se verificarem embaraços na circulação e nas atividades comerciais das embarcações.



**ESQUEMA 3:** Tipos de portos segundo a localização.

**Fonte:** Adaptado a partir de <http://people.hofstra.edu/geotrans>, consultado a 12/03/2012.

Finalmente, a estabilidade do litoral apresenta-se, igualmente, como fator determinante. As correntes, os ventos e o bater das ondas, podem ter consequências desastrosas, se não se tomarem medidas tendentes a minimizar/corrigir os seus impactos. A erosão das costas marítimas diminui as superfícies costeiras, destruindo paredões, cais, diques e pontes. O assoreamento das costas, por seu lado, obstrui as zonas costeiras, pela acumulação de areias e outros materiais, gerando depósitos de massas aglutinadas e endurecidas que reduzem, drasticamente, as profundidades e acessos, impedindo a atracagem de embarcações de maiores dimensões. Por último, refira-se o regime torrencial e as cheias, fenómenos capazes de agravar e deteriorar as condições de acesso de um porto, a tal ponto, que chegam a impedir a entrada e saída de embarcações por longos períodos de tempo. Todos estes fatores que vimos referindo, têm o potencial para retrair o movimento comercial, provocar graves perdas materiais e humanas (naufrágios), e limitar, ou alterar por completo, o lugar e importância de um determinado porto.

No que respeita a elementos dinâmicos, isto é, as obras hidráulicas (pontes, molhes, diques, quebra-marés, paredões,...); as dragagens de areia e lodos; o desenvolvimento de vias de comunicação com o *hinterland*, com o mercado interno do país ou com as redes de comércio externas (linhas férreas, navegabilidade das vias fluviais, estradas); a balizagem; a iluminação das costas; os serviços de pilotagem; a fiscalização da barra; os serviços alfandegários; a capacidade de armazenagem; o nível de qualificação da mão-de-obra; os serviços telegráficos e os serviços de saúde, as alterações ocorridas têm sempre como único propósito a valorização do porto, e são sempre introduzidas pelo Homem. Todos os melhoramentos têm de ser pensados e analisados no seu conjunto, se se pretender abonar a um porto a qualidade necessária para que este consiga responder às exigências constantes da navegação e do tráfego.

Uma última nota para lembrar dois elementos cruciais de valorização portuária: a utensilagem e o nível de apetrechamento do porto, *a armadura comercial de cargas e descargas, as docas de abrigo, de flutuação, de marés e reparação, os rebocadores, os salvavidas, os sinais semafóricos, as boias luminosas, tudo o que facilita a navegação e lhe dê facilidades e comodidades se deve ter num bom porto*<sup>72</sup>.

Refira-se, porém, que muito embora o peso determinante das condições naturais e físicas, a prosperidade de um porto está também diretamente relacionada com as características do sistema político e económico do país em que se encontra integrado, bem como do regime aduaneiro e das facilidades fiscais concedidas.

---

<sup>72</sup> Cf. Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais, ob.cit.*, p.33.

## 1.2. Desafios dos portos modernos e as velhas soluções nacionais

As alterações e as novas necessidades que, continuamente, surgem, em termos das relações comerciais e das capacidades das embarcações, obrigam a que os portos se vão constantemente adaptando, por forma a serem capazes de responder aos novos desafios que essas alterações trazem consigo.

*A modern seaport, just like seaports in the past, survives and flourishes by attracting traffic. If it fails to do so, to a sufficient degree, it is doomed to decline and decay or, at best, to marginalization.*<sup>73</sup>

Nas palavras de Honor Frost, *as a mill is driven by a stream, so a harbour must respond to the sea*<sup>74</sup>. Responder à mudança e fazer parte dela é, pois, para os portos, um dilema constante. A não adaptação significava, desde logo, condenar o desempenho económico e comercial de um determinado porto ou *hinterland* portuário. *Les progrès accomplis dans le domaine de la navigation maritime et l'importance et l'extension toujours croissantes du commerce mondial ont amené pour ainsi dire tous les ports maritimes (...) à améliorer leurs installations et à les agrandir continuellement*<sup>75</sup>.

Contudo, durante largo tempo, sendo as alterações mais lentas e as exigências mais graduais, o teor das intervenções, melhoramentos e construções, em matéria portuária, era simples e monótono.

Grosso modo, até à Revolução Industrial, o valor dos portos para a economia e para as sociedades era encarado como um dado adquirido, não dando azo a grandes reflexões. E, apenas pontualmente, se apostava no seu melhoramento. A maioria das intervenções levadas a cabo tinha, geralmente, um propósito exato, visando corrigir uma situação concreta e circunscrita, como por exemplo, a reparação de uma ponte destruída pelos temporais, ou o desassoreamento da barra que ficara bloqueada pelos detritos arrastados nas últimas cheias.

Com os progressivos *aperfeiçoamentos da arte de navegar, os mares, lagos e rios deixaram de ser elementos separadores dos povos para se transformarem na via preferida das*

---

<sup>73</sup> Cf. Brian Hoyle and David Pinder (Eds.), *European port cities in transition*, Belhaven Press, London, 1992, p. 17.

<sup>74</sup> Honor Frost, arqueóloga inglesa. Cf. Honor Frost, "Proto-Harbours of the East Mediterranean". In *Actes du Symposium International Thracia Pontica IV, Sozopol, 1988*, Sofia, Comité de la Culture / Institut de Thracologie / Centre d'Histoire Maritime et d'Archéologie Subaquatique, 1991, p.323. Citação estabelecida a partir de Maria Luísa Pinheiro Blot, *Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*, Instituto Português de Arqueologia, 2002.

<sup>75</sup> Cf. Bubendey e Schulze, *Travaux les plus récents exécutés dans les principaux ports maritimes...*, p. 1. Tese apresentada ao X Congresso Internacional de Navegação, realizado em Milão, em 1905.

suas comunicações<sup>76</sup>. As transformações técnicas que acompanham as alterações no processo produtivo industrial seguiram, de perto, as verificadas nos transportes marítimos: diminuição do número de barcos à vela; aumento do número e, sobretudo, da tonelagem dos barcos a vapor, mais tarde dos movidos a motor (décadas de 1910 e 1920); substituição dos cascos de madeira pelos de ferro e, a partir de 1880, pelos de aço; (...) construção de barcos especializados em certos tipos de transporte (os frigoríficos, por exemplo)<sup>77</sup>.

Este crescendo de atividade e desenvolvimento marítimos, tinha de ter, obviamente, reflexos no sector portuário. De acordo com Emílio Brogueira Dias e Jorge Fernandes Alves, a expressão ‘revolução dos portos’ aplica-se com propriedade às profundas transformações vividas nos circuitos da navegação internacional nos dois últimos séculos.<sup>78</sup> De facto, tornavam-se evidentes e necessárias as constantes alterações e apostas no melhoramento das infraestruturas portuárias.

Com o início do século XX, terminava, de facto, o tempo dos *portos naturais*, para se ir dando lugar, progressivamente, ao tempo dos *portos artificiais*<sup>79</sup>. Embora muitos portos tradicionais tenham prosseguido as suas atividades, todos os portos *começaram a estar sujeitos a grandes e contínuas transformações, num esforço de se enquadrarem nas novas rotas das grandes companhias comerciais e de operarem como plataformas de rotação do comércio externo*<sup>80</sup>.

Entre 1880 e 1910, as mudanças foram rápidas e cada vez mais exigentes.

O quadro seguinte apresenta as entradas e saídas de navios, nos portos do país, entre os anos de 1889 e 1901, separando a navegação à vela da de vapor.

---

<sup>76</sup> Cf. Joaquim Marques Esparteiro, *O poder marítimo em presença dos modernos progressos técnicos*, Tip. União Gráfica, Lisboa, 1950, p.5.

<sup>77</sup> Cf. Maria Fernanda Alegria, *Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, [Texto Policopiado], Tese de doutoramento em Geografia Humana, Universidade de Lisboa, Lisboa, 1987, p.222.

<sup>78</sup> Cf. Emílio Brogueira Dias e Jorge Fernandes Alves, “As transformações portuárias em Portugal: século XX”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, p. 232.

<sup>79</sup> *Idem, ibidem*, p. 233.

<sup>80</sup> *Idem, ibidem*, p. 232.

**QUADRO 1**  
**Entradas e saídas de navios nos portos do continente e ilhas adjacentes**

Tipo de Embarcação	1889		1899		1900		1901	
	Nº de Navios	Tonelagem*	Nº de Navios	Tonelagem*	Nº de Navios	Tonelagem*	Nº de Navios	Tonelagem*
Navios a vapor	7 634	8 991 666	10 528	18 609 561	11 767	21 535 300	12 182	22 463 907
Navios à vela	5 630	874 946	9 010	931 424	8 735	1 094 349	9 162	918 195
<b>Totais</b>	<b>13 274</b>	<b>9 866 612</b>	<b>19 538</b>	<b>19 540 985</b>	<b>20 502</b>	<b>22 629 649</b>	<b>21 344</b>	<b>23 382 102</b>

\*Valores expressos em toneladas.

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p. 42.

Facilmente se conclui que, nos doze anos decorridos entre 1889 e 1901, o movimento da navegação aumentou bastante, passando-se de uma tonelagem na ordem das 9 866 612 toneladas para 22 629 649, o que representa um aumento para mais do dobro. O número de vapores, entrados e saídos, aumentou também, passando de 7 634 para 11 767, com a respetiva tonelagem média a subir de 1 178 para 1 844 toneladas<sup>81</sup>. No que diz respeito às embarcações à vela, tendo aumentado igualmente o seu número, de 5 630 para 8 735, baixou bastante a tonelagem média, o que evidencia a tendência global do período. Estava a operar-se, progressivamente, a substituição da navegação à vela pelo vapor, ao mesmo tempo que se tendia para uma separação de funções: ficando o vapor tendencialmente ligado à navegação de longo curso e a vela à navegação de cabotagem.

A todo este incremento do movimento marítimo correspondeu, também, um aumento do movimento comercial e um crescimento dos rendimentos aduaneiros.

**QUADRO 2**  
**Mapa do comércio geral de Portugal (em contos de réis)**

ANOS	Importação	Exportação	Totais
1879	38 231	23 303	61 534
1889	51 312	32 843	84 155
1899	66 932	45 095	112 027
1900	75 825	47 031	122 856
1901	73 298	43 756	117 054
<b>Totais</b>	<b>305 598</b>	<b>192 028</b>	<b>497 626</b>

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p. 43.

<sup>81</sup> Valor médio carregado por cada um dos navios. (Ex: 7 634 navios: 8 991 666 toneladas = 1 178 toneladas por navio).

**QUADRO 3**  
**Mapa dos rendimentos aduaneiros do continente e ilhas adjacentes (em contos de réis)**

<b>ANOS</b>	<b>Direitos de importação e exportação, impostos de barreiras e pescado, real de água, taxas do tráfego e receitas diversas</b>
1897	17 331 241\$082
1898	15 962 849\$759
1899	19 138 983\$678
1900	20 054 819\$727
1901	19 083 648\$808
<b>Média Anual</b>	<b>18 314 308\$610</b>
<b>Totais</b>	<b>91 571 543\$054</b>

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p. 44.

No período antecedente à Iª República, havia a ideia de que o desenvolvimento económico do País seria alcançado e viabilizado por meio de uma forte aposta no desenvolvimento das comunicações e transportes, potencializando-se, dessa forma, a circulação de mercadorias, pessoas e bens. Acreditava-se que assim, ao mesmo tempo que se estimulava o crescimento da produção, eram também multiplicadas as necessidades económicas e o desenvolvimento do mercado interno nacional.

Contudo, a insuficiência orçamental do Estado português, as parcas receitas, o arcaísmo das instituições, a morosidade dos processos, e a pouco audaz iniciativa privada levaram a que os investimentos feitos, ao nível das obras públicas, estivessem, quase sempre, dependentes de capitais externos e do constante recurso ao crédito e endividamento.

Apesar do crescente *déficit*, do endividamento externo e do desequilíbrio orçamental, a Regeneração procurou recuperar o País do atraso económico e tecnológico de que este padecia. Contudo, o ultimato britânico, em 1890, a bancarrota portuguesa, em 1891, a depressão económica e financeira, a constante instabilidade dos governos, e desentendimentos vários, não vieram ajudar à alteração do estado de coisas. E, por volta de 1900, apesar dos progressos e avanços efetivamente alcançados, era notório que a distância entre Portugal e o resto das potências industrializadas ainda era grande<sup>82</sup>.

Dentro do que foi possível, fizeram-se avultados investimentos e levaram-se a cabo importantes obras de melhoramento e construção, ao nível das obras públicas nacionais. No tocante ao sector portuário, percebendo-se a importância da localização privilegiada do País,

<sup>82</sup> Sobre este assunto leia-se: Jaime Reis, “A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal, 1870-1913”, *O Atraso Económico Português, 1850-1913*, Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa, 1993; e também Maria Fernanda Rollo, “Engenharia e história: percursos cruzados”, in José Maria Brandão de Brito, Manuel Heitor e Maria Fernanda Rollo (Coords.), *Engenho e obra: uma abordagem à história da Engenharia em Portugal no século XX*, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2002, pp. 31-55.

houve também a consciência de que era crucial dotar os portos nacionais das condições e meios necessários ao fomento de relações comerciais externas.

Contudo, muitos foram os desmandos, os descuidos e as demoras. A falta de atenção a que foram votados muitos dos portos teria consequências onerosas para as comunicações e economia nacionais, colocando constantemente em causa a estabilidade das condições oferecidas pelo sector portuário português, e exigindo reparações e intervenções de emergência, bastante pesadas para os cofres do Estado.

Por seu lado, a carência de elementos básicos, tanto hidrológicos como topográficos, não permitia que se fizesse, com facilidade, um estudo/plano, de grande fôlego e com o rigor necessário, para a valorização e desenvolvimento dos portos nacionais. Nem essa hipótese foi sequer ponderada. As intervenções, nos anos da monarquia, tinham propósitos circunscritos e focalizados. Apesar de se reconhecer a importância do sector portuário nacional, e a necessidade de conferir aos portos condições que os equiparassem ao que se fazia noutras nações europeias, as ideias e os planos eram delineados caso a caso, sem uma estratégia de conjunto.

A grande preocupação não era desenvolver as estruturas de base para possibilitar ao País melhor enquadramento nas rotas de comércio mundiais, mas antes, atrair, primeiro, o movimento comercial e a navegação, acreditando-se que, pelo desenvolvimento do comércio, os demais sectores económicos e industriais da vida nacional progrediriam e floresceriam. Uma lógica invertida, baseada em ‘efeitos de arrastamento’, que colheria os seus frutos.<sup>83</sup>

O remedeio e a obra de circunstância, sorvedouros dos dinheiros públicos, sem uma estratégia capaz de equacionar a necessidade de desenvolvimento de diferentes portos nacionais, e sem uma aposta, em simultâneo, no desenvolvimento da marinha mercante e das comunicações internas, tiveram limitado alcance.

Se, de facto, *é pelo comércio que as nações mais se enriquecem*<sup>84</sup>, é crucial assegurar-lhe condições, apostando, desde logo, no melhoramento das infraestruturas portuárias nacionais.

---

<sup>83</sup> Ezequiel de Campos em diversas ocasiões chama à atenção para a necessidade de se apostar no desenvolvimento do País de forma integrada. Defendendo que não bastava desenvolver as comunicações esperando que apenas isso invertesse a situação em que se encontrava o País. De acordo com Ezequiel de Campos era necessário apostar-se, simultaneamente, no desenvolvimento agrícola e industrial. Desenvolver umas (as comunicações e comércio), sem outras (agricultura e indústria), teria possibilidades de sucesso deveras limitadas. Realçava ainda Ezequiel de Campos, que *o desenvolvimento dos modernos portos de mar é a consequência do desenvolvimento agrícola e industrial do país que se abalança a aperfeiçoá-los*, e não o contrário. Cf. Ezequiel de Campos, *A Conservação...*, *ob.cit.*, p. 503.

<sup>84</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. I, p.25.



### 1.3. A Portaria de 5 de Julho de 1901 e Os Portos Marítimos de Portugal

Por portaria ministerial de 5 de Julho de 1901, encarregava-se o engenheiro Adolfo Ferreira de Loureiro<sup>85</sup> do estudo da realidade portuária nacional.

---

<sup>85</sup> Adolfo Ferreira de Loureiro nasceu a 12 de Dezembro de 1836, em Coimbra. Frequentou o Liceu Nacional nessa mesma cidade e, em 1851, sem ter ainda completado 15 anos de idade, matriculou-se na Faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra. Três anos mais tarde, a 5 de Maio de 1854, assentava praça no Batalhão de Caçadores nº8, como Cabo de esquadra aspirante a Oficial. Dois anos depois, em Julho de 1856, completava o grau de Bacharel em Matemática. Em 1858, concluído o curso de Estado-Maior do Exército, Loureiro obteve licença para frequentar o curso de Engenharia Civil na Escola do Exército, iniciando o seu contacto com a engenharia civil, área a que iria dedicar-se para o resto sua vida. Não obstante, a sua carreira militar vai progredir a par da sua atividade enquanto engenheiro civil. Foi sucessivamente promovido a vários postos do Exército, tendo-se reformado, em 1902, como General de Divisão. Tinha 66 anos. Não deixou, porém, de continuar a trabalhar, os longos anos que havia dedicado aos problemas e desafios vividos pelo sector portuário do País haviam-no tornado num abalizado engenheiro portuário, cuja opinião técnica era constantemente requisitada. A componente portuária e costeira foi dominante na sua vida profissional. Foi, sem dúvida, como engenheiro, ao serviço do Ministério das Obras Públicas que Adolfo Loureiro mais se notabilizou, dedicando cerca de quatro décadas da sua vida ao estudo e desenvolvimento do sector portuário nacional. Direta ou indiretamente, em lugares de chefia, como fiscal, ou em missão especial, Adolfo Loureiro esteve ligado a praticamente todos os projetos, obras e melhoramentos realizados nos portos do País, entre 1860 e 1911. Em 1860, a sua carreira sofreu uma reorientação decisiva ao entrar ao serviço do Ministério das Obras Públicas. Com apenas 24 anos de idade, Adolfo Loureiro, é destacado para servir sob as ordens do Diretor das Obras da Barra da Figueira da Foz. A 16 de Outubro de 1860 é nomeado *engenheiro chefe de secção*. Dois anos depois, a 5 de Junho, é transferido para a Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra, embora tenha mantido ligação às obras da Figueira. Em 1865, é nomeado Diretor interino das obras do Mondego e Barra da Figueira, durante um impedimento temporário do engenheiro Manuel Afonso de Espregueira. Em 1872, passa a Diretor efetivo, mantendo o cargo até 1888. Em Maio de 1865, foi-lhe pedido que optasse entre o serviço do Exército e o Ministério das Obras Públicas. Loureiro optou pelo serviço das Obras Públicas. Em consequência, o Ministério da Guerra determinou que ficasse desligado do Comando do Estado-Maior do Exército, considerando-se, a partir daí, que se encontrava em comissão ativa e em serviço no Ministério das Obras Públicas. Em 1879, é nomeado vogal da Comissão encarregada de estudar o melhoramento da barra do Douro e a construção de um porto artificial em Leixões. Dezenas, foram, de resto, as comissões que integrou e em que participou, quer como vogal, quer como fiscal. E dezenas foram também os relatórios, estudos e pareceres que preparou e apresentou para a resolução das mais variadas questões, sempre tendentes ao melhoramento das condições dos portos do País. Em 1881, pelo reconhecimento das suas capacidades enquanto engenheiro, foi encarregado do estudo das obras de melhoramento necessárias para a melhor defesa da cidade de Roma face às cheias do rio Tibre. Trabalho que lhe valeu a condecoração de Cavaleiro da Ordem da Coroa de Itália. Ainda no mesmo ano, 1881, Adolfo Loureiro é nomeado vogal da Comissão encarregada de se pronunciar sobre o acabamento e ampliação do porto de Ponta Delgada. Em 1883, foi autorizado a aceitar, em Comissão de Serviço, o estudo do porto de Macau, continuando, contudo, ao serviço do Ministério das Obras Públicas. Em 1886, é nomeado vogal da Comissão encarregada de examinar o projeto e contrato das Obras de Melhoramento do Porto de Lisboa. Em 1887, é nomeado vogal da Comissão encarregada de propor as bases a que deveria obedecer o projeto geral das obras do porto de Viana do Castelo. Em Setembro de 1888, integra uma Comissão encarregada da elaboração de um Plano Geral de Acabamento do Porto e Barra da Figueira. Em Novembro, assume a direção da Fiscalização das obras do porto de Lisboa. Entre 1892 e 1898, encontrando-se o País dividido em apenas duas Circunscrições Hidráulicas, Adolfo Loureiro foi Diretor da 2ª, compreendendo todas as bacias e portos do rio Lis ao rio Guadiana. Em 1896, é encarregado de informar sobre o estado e condições dos portos de Ponta Delgada e Faial. Entre 1894 e 1896, foi Vice-Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa. Em Junho de 1898, é nomeado Diretor-geral de Obras Públicas e Minas. Em Setembro de 1899, é nomeado Vice-Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos-de-Ferro do Estado. A 29 de Dezembro de 1900, é nomeado vogal do Conselho Superior de Obras Públicas. E, em Novembro do ano seguinte, é nomeado Inspetor-geral de Obras Públicas. Foi ainda Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas, Presidente das Associações dos Engenheiros Cívicos Portugueses e dos Arqueólogos Portugueses, e vogal da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar. Foi Delegado Português nas PIANC entre 1894 e 1911. Elaborou e reviu inúmeros projetos e estudos para diferentes portos nacionais. Visitou e estudou dezenas de portos estrangeiros, na Europa, Ásia, África e Oceânia, procurando sempre encontrar novas soluções para os problemas dos portos portugueses. Faleceu em Lisboa, a 22 de Novembro de 1911. Tinha 74 anos de idade. Cf. Ana Cristina Silva e Jorge Sousa Rodrigues, “Adolfo Ferreira de Loureiro”, in MÓNICA, Maria Filomena (Dir.), *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, Vol. II, Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais,

Pretendiam conhecer-se, de modo tão completo quanto possível, as condições de todos os portos marítimos e fluviais existentes no País e nas ilhas adjacentes, Açores e Madeira, bem como as suas debilidades e potencialidades. Considerou-se igualmente essencial identificar e analisar as condições técnicas e económicas de cada porto, e as obras e melhoramentos em curso, concluídos, planeados ou necessários. Só assim se poderiam estabelecer as *linhas de rumo* para o *conveniente desenvolvimento da riqueza pública*.<sup>86</sup> Refira-se que estas *linhas de rumo* e estas intenções não tinham um carácter nacional ou nacionalizante. Embora o melhoramento dos portos fosse reconhecido como uma necessidade nacional, as realizações e execuções ocorriam porto a porto, não se definindo uma política de intervenção global.

Manuel Francisco de Vargas, então ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria<sup>87</sup>, entendia que, *no interesse da navegação, do comércio e das indústrias nacionais* se deviam tornar conhecidas, *as condições marítimas e comerciais* [de cada porto] (...), *tanto provenientes da sua posição geográfica e comunicação terrestre com os centros produtores e consumidores do país, como das comodidades e recursos que poderiam oferecer às embarcações que os demandassem, ou com um fim puramente comercial, ou para abrigo nos temporais, ou para reparação e abastecimentos* (...). *Ao mesmo tempo tornar-se-iam também conhecidos os esforços empregados pelos Governos para melhorar muitos deles, os sacrifícios pecuniários que esses melhoramentos haviam já custado e teriam ainda de custar ao país, e, finalmente, a soma de trabalho, dedicação e de inteligência, que os engenheiros portugueses haviam despendido para dignamente se desempenharem dos seus deveres profissionais, no estudo e na execução das obras desses portos, esforços, geralmente, desconhecidos ou mal apreciados*.<sup>88</sup>

---

Lisboa, 2004, pp.628-630; Ildeberto Mota Oliveira, *Adolfo Ferreira Loureiro (1836-1911). Nota biográfica.*, Direção Portuguesa da AIPCN, Lisboa, 2003.

<sup>86</sup> Cf. Portaria de 5 de Julho de 1901.

<sup>87</sup> Manuel Francisco de Vargas (n. 22/11/1849; m. ?). Recebeu o grau de bacharel, em 1873, pela Faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra, e concluiu o curso de Engenharia Civil na Escola do Exército em 1875. Esteve ligado a várias comissões e atividades de obras públicas. Iniciou a sua carreira parlamentar depois de eleito pelo Partido Regenerador como deputado nas eleições de 1890. Entre outros cargos foi ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria entre 30/11/1900 e 28/03/1903. Cf. Fernando Luís Gameiro, “Manuel Francisco Vargas”, in MÓNICA, Maria Filomena (Dir.), *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, Vol. III, *ob.cit.*, pp.954-957.

<sup>88</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. I, p. 4. Ofício que Adolfo Loureiro dirigiu ao Diretor Geral das Obras Públicas e Minas, o Sr. Conselheiro Silvério Augusto Pereira da Silva, agradecendo a nomeação para o estudo dos portos marítimos de Portugal, Açores e Madeira, e traçando o quadro geral das suas intenções e dos materiais disponíveis para tal tarefa.

Uma nota apenas para referir que a escolha de Adolfo Loureiro não foi mero acaso. À época, Loureiro era efetivamente o mais abalizado engenheiro portuário do País, com largos anos de experiência e várias provas dadas, um engenheiro com internacionalização e conhecimento efetivo da realidade portuária nacional e internacional. De resto, todo o seu percurso de vida culminou nesta nomeação em 1901 e o estudo que levou a cabo originou a composição de uma verdadeira obra-prima de conhecimento técnico que acabou por possibilitar, pela primeira vez, uma avaliação da situação e estado dos portos portugueses de forma integrada.

A obra *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes* é, assim, o resultado do longo trabalho de recolha de informações e do desenvolvido estudo levado a cabo pelo engenheiro Adolfo Loureiro.

O tratamento que foi dado a cada porto obedeceu, segundo Loureiro, a uma pesquisa rigorosa, tendo recorrido a diversos apontamentos e notas de diferentes Secretarias e Ministérios, aos quais teve livre acesso. Muita da documentação encontrava-se, contudo, incompleta e degradada, sendo mesmo, em certos casos, inexistente, fosse por se ter deteriorado ou perdido, fosse por nunca ter sequer sido produzida.

Em 1901, à data de início das pesquisas e estudos de Adolfo Loureiro, muitos dos portos portugueses, sob o ponto de vista técnico, não dispunham dos projetos relativos às obras de que careciam, ou às que em outro momento tivessem sido submetidos, nem possuíam quaisquer registos acerca dos indispensáveis estudos meteorológicos e hidrográficos. Havia, contudo, exceções a este quadro.<sup>89</sup>

Como Loureiro realça, esta sua obra foca os pontos mais importantes, os progressos e faltas, as intenções e as realizações, *é fora de dúvida que nunca poderia esperar-se que este estudo reunisse todos os elementos da história económica, técnica e política de cada porto.*<sup>90</sup>

Tomando por modelo a obra *Ports Maritimes de la France*<sup>91</sup>, Adolfo Loureiro desenvolve os seus trabalhos seguindo sempre, para cada um dos portos portugueses, o mesmo plano:

---

<sup>89</sup> *Naqueles registos tornava-se notável, antigamente, a exaçaõ, minudência, rigor e precisão com que eram feitos, constituindo, esse serviço, um dos mais importantes e considerados da nossa burocracia. Mas as contínuas modificações e reformas dos nossos serviços de obras públicas, muitas vezes com intervalos tão curtos que nem davam tempo a que qualquer organização pudesse chegar a pôr-se em execução na sua totalidade, introduziram tal desordem nos arquivos desse Ministério e suas dependências, que os valiosos documentos, que neles deviam existir e existem naturalmente, estão em grande parte amontoados, e sem a classificação e ordem necessárias para serem facilmente encontrados e prestarem-se ao estudo de terminado assunto. In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, pp. 5-6.*

<sup>90</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 5.

- 1) uma pequena notícia histórica;
- 2) considerações e análises relativamente aos planos hidrográficos e meteorológicos;
- 3) indicações acerca dos acessos do porto e das suas comunicações terrestres com o interior do País, a questão das acessibilidades;
- 4) descrição das condições náuticas e económicas;
- 5) identificação do tipo de negócios e atividades que ocorrem na área portuária ou em estreita relação com o porto;
- 6) descrição das obras executadas ou a executar;
- 7) análise dos projetos, estudos ou planos que tenham sido elaborados;
- 8) indicação das quantias despendidas ou a despende para obras e melhoramentos em curso ou programados;
- 9) apontamentos sobre a importância marítima e comercial de cada porto;
- 10) descrição de potencialidades e debilidades;
- 11) dados estatísticos e notas acerca dos sucessivos desenvolvimentos ou debilitantes problemas;
- 12) informação estatística relativa ao movimento de embarcações entradas/saídas, volumes de mercadorias, número de passageiros, proveniência e destino das embarcações, rendimentos aduaneiros.

Quanto maiores foram as informações disponibilizadas, mais completas resultaram as análises e pontos de situação apresentados por Adolfo Loureiro.

Loureiro analisa, primeiro, o porto em si mesmo, para, depois, procurar inseri-lo no contexto local, nacional e, em certos, casos internacional. A sua análise obedece sempre a uma mesma sequência:

- A) Conjuntura histórica;
- B) Contexto político-económico;
- C) Localização;
- D) Acessibilidades;
- E) Comunicações (com o interior e exterior);
- F) Relação com o *hinterland* e *vorland*;
- G) Fatores geomorfológicos, hidrográficos, meteorológicos, condições náuticas...;
- H) Estrutura e atividades económicas / portuárias;

---

<sup>91</sup> Obra mandada elaborar por determinação ministerial do governo francês a 24 de Outubro de 1868, composta por oito volumes e três grandes atlas. Todos os estudos, levantamentos e apreciações ficaram a cargo de uma comissão de engenheiros franceses especialmente nomeada para tal propósito.

- I) *Ranking* portuário (a importância marítima e comercial de cada porto);
- J) Tipos de estruturas/utensilagens portuárias (construídas e/ou a construir).

Encontra-se a obra estruturada do seguinte modo:

Volume	Portos tratados	Ano de Publicação	Nº de páginas
Volume I	Portos de Caminha ao Douro	1904	619pp
Volume II	Portos de Aveiro à Ericeira	1904	312pp
Volume III – parte I	Porto de Lisboa e enseada de Cascais	1906	495pp
Volume III – parte II	Porto de Lisboa e enseada de Cascais	1906	561pp
Volume III – parte III	Lisboa Marítima e Continental	1907	326pp
Volume IV	Portos de Sesimbra a Vila Real de Santo António	1909	358pp
Volume V – Parte I	Arquipélago da Madeira	1910	172pp
Volume V – Parte II	Arquipélago dos Açores	1920	247pp

De referir que esta tarefa o acompanhou até à sua morte, em Novembro de 1911. A Parte II do último volume, relativa ao arquipélago dos Açores acabaria por ficar incompleta, sendo apenas publicada postumamente, no ano de 1920.

Acompanham estes oitos volumes de texto e elementos estatísticos, cinco outros compostos por *estampas*, uma coleção de projetos, estudos e plantas a que Loureiro se vai referindo ao longo do texto e que conferem a todo este trabalho a merecida componente da visualização.

A importância deste seu estudo é, como se percebe, enorme, uma vez que é o mais rigoroso e insistente relato das condições e peripécias porque passou o sector portuário português, até ao dealbar do século XX. Muitas das informações apresentadas e muitos dos projetos referidos por Adolfo Loureiro, não se encontram mais disponíveis para consulta, tendo-se perdido com o avançar dos anos e com as constantes alterações e reformas governamentais. *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, é, assim, a única fonte para o conhecimento de certos momentos do nosso passado portuário. Não sendo plausível estudar os portos portugueses, sem consultar e analisar atentamente, também, esta obra de Adolfo Loureiro, a qual, de resto, seguimos de perto.

## Parte 2

### ENCRUZILHADA DE VONTADES.

#### Os portos de Lisboa e Douro-Leixões da Monarquia à República.

*«Há um contraste violentíssimo entre a foz do Tejo e a foz do Douro. Aquele rio oferece condições naturais de barra e de margem admiráveis em profundidade, em largura, e em comprimento de acostadouros. Ao passo que o Douro, apesar de maior bacia hidrográfica que o Tejo, morre quase sem estuário no mar entre penedos que não lhe dão fundo. Por isso foi necessário Leixões.»*

Ezequiel de Campos, *Pregação no Deserto*, Lello & Irmão, Porto, 1948, pp.115-116.

#### 2.1. Porto de Lisboa.

##### 2.1.1. Antes da criação da Exploração do Porto de Lisboa (EPL)

Foram vários os planos e projetos elaborados para o porto de Lisboa ao longo dos anos. Porém, *nunca (...) se empreenderam obras que obedecessem a um plano estudado (...), e que tivessem por fim, juntamente com a comodidade e a segurança dos navios, o melhor regímen das águas, e a conservação do estuário do Tejo, dos seus ancoradouros e da sua magnífica barra. Destinadas exclusivamente a melhoramentos locais e à satisfação de exigências restritas, e porventura urgentes, consistiram sempre essas obras em cais e pequenas caldeiras para serviço de géneros da mesma natureza, ou de embarcações da mesma proveniência (...)*<sup>92</sup>. Portanto, tudo se limitou a pequenas obras, restritas a um ou outro ponto, sem subordinação a um plano geral cuidadosamente estudado.<sup>93</sup>

A abertura do canal do Suez<sup>94</sup> exaltou a importância do porto de Lisboa, colocando ainda mais em evidência a necessidade de dotá-lo das condições necessárias a um porto de primeira ordem com um plano geral devidamente estudado.<sup>95</sup>

Em 1874, no *Plano Geral das obras que convém levar a efeito nas margens do Tejo entre o Beato e a Torre de Belém para o melhoramento do porto de Lisboa e engrandecimento da cidade* teciam-se as seguintes considerações sobre o estado do porto da capital:

*No nosso porto não há docas, nem pontes, com as condições precisas e em lugares convenientes, para que os navios possam com facilidade e segurança*

<sup>92</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte I, p.142.

<sup>93</sup> *Idem, ibidem*, p. 157.

<sup>94</sup> Inaugurado a 17 de Novembro de 1869.

<sup>95</sup> Cf. *Plano Geral das obras que convém levar a efeito nas margens do Tejo entre o Beato e a Torre de Belém para o melhoramento do porto de Lisboa e engrandecimento da cidade*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1874, p.3

*efetuar a carga e descarga de suas mercadorias; (...) para navios mercantes apenas existem duas pequenas docas fixas na margem esquerda, perto do canal de Cacilhas, nas quais só podem entrar aqueles, que não demandarem mais de dez pés de água, e além disso uma doca flutuante, que está fundeada em frente da Junqueira, mas que só é própria para reparações de navios que não tenham mais de 44 metros de quilha.*

*Os navios que não puderem acomodar-se às condições das nossas docas, têm pois de ir reparar-se a outros portos (...). E este não lisonjeiro resultado, para o qual infelizmente tão pouco temos até hoje contribuído com a mão da arte, deve servir-nos de estímulo para empreender os melhoramentos de que carece o porto de Lisboa. As despesas indispensáveis para a sua realização não devem servir de obstáculo, porque serão exuberantemente compensadas pelo desenvolvimento e vantagens que o comércio, a navegação, e em geral todas as indústrias devem colher; isto é, pelas propriedades que de tais melhoramentos devem advir ao nosso País.<sup>96</sup>*

Visando alterar o estado e as condições em que se encontrava o porto de Lisboa, foi nomeada uma comissão pelo Ministério da Marinha, a 9 de Setembro de 1871, com o fim de estudar e apresentar as bases de um plano de grande fôlego para o seu melhoramento.

**Comissão nomeada a 9 de Setembro de 1871**

\*Caetano Maria Batalha, Capitão-de-mar-e-guerra, Engenheiro Hidrógrafo  
\*Gilberto António Rolla, Major de Artilharia  
\*Caetano Peres Sanches de Castro, Capitão de Engenharia  
\*Ladislau Miceno Machado Alvares da Silva, Capitão de Engenharia  
\*Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça, Capitão de Engenharia  
\*António Rodrigues Loureiro, Vice-Presidente da Câmara Municipal de Lisboa  
\*Domingos Parente da Silva, Engenheiro da Câmara Municipal de Lisboa  
\*José Joaquim de Almeida, 1º Tenente da Armada

A 19 de Dezembro de 1873, a comissão apresentava o seu relatório, enumerando as obras e melhoramentos necessários, orçando provisoriamente o seu custo em 8 200 000\$000 réis, e estabelecendo um prazo de 10 anos para a conclusão de todos os trabalhos. Porém, o assunto não teve seguimento durante largo período.

Em 1877, o engenheiro inglês Abernethy, tendo sido chamado a Portugal para examinar os portos de Lisboa e do Porto, e propor o que julgasse mais conveniente para o seu melhoramento, apresentou ao Governo um projeto de obras para o porto da capital, o qual se propunha executar sem quaisquer encargos para o Estado, apenas a troco dos terrenos que fossem conquistados ao Tejo. Porém, *por não haver ainda o Governo fixado as suas ideias sobre qual o plano geral das obras*<sup>97</sup>, a concessão não se fez.

<sup>96</sup> Cf. *Plano Geral das obras que convém levar a efeito nas margens do Tejo...*, *ob.cit.*, pp.9-10.

<sup>97</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. III, parte I, p. 266.

A questão do melhoramento do porto de Lisboa ia interessando, não só os profissionais estrangeiros, mas também os nacionais. E a 3 de Maio de 1879, o engenheiro Manuel Raymundo Valladas publicava, na *Revista de Obras Públicas e Minas*, uma memória e projeto sobre o melhoramento e obras que julgava deverem ser levados a cabo no porto da capital.

Em 1880, o engenheiro inglês John Coode, convidado em nome do Governo Português a examinar os portos do Porto e de Lisboa e a expor o que julgasse apropriado para lhes melhorar o serviço marítimo, apresentou, em Julho de 1882, o seu relatório sobre o porto de Lisboa. As obras e melhoramentos que Coode considerava necessários foram orçados em 1 224 840 libras esterlinas, ou 5 151 780\$000 réis. Porém, não teve também este projeto qualquer andamento.

Entretanto, no seio da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, as discussões, sobre os projetos elaborados, sobre as propostas apresentadas e sobre os diversos artigos de jornal, que sistematicamente se publicavam, eram constantes. A questão do melhoramento do porto de Lisboa estava, nesta altura, no centro das atenções e preocupações. E, neste contexto, a conferência do engenheiro João Veríssimo Mendes Guerreiro, a 6 de Maio de 1882<sup>98</sup>, ao pôr em relevo as favoráveis condições naturais<sup>99</sup> do porto de Lisboa, tornou mais visível o descuido a que se votara o porto, quando comparado com outros portos marítimos e comerciais estrangeiros. Esta conferência acabou por constituir o ponto de partida para a decisiva ação de melhoramento do porto.

#### QUADRO 4

##### Movimento marítimo e comercial (1881)<sup>100</sup>

Portos	Arqueação (Ton.)	Mercadorias (Ton.)
Marselha	6 877 911	4 031 238
Havre	3 618 554	2 524 563
Bordeaux	2 541 787	1 934 423
Dunquerque	1 156 592	1 442 595
Lisboa	3 615 000	1 370 000

Fonte: *Melhoramentos do porto de Lisboa...*, ob.cit., II, p.13.

<sup>98</sup> Cf. João Veríssimo Mendes Guerreiro, “Conferência sobre o porto de Lisboa, feita no dia 6 de Maio de 1882, na Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, pelo sócio efetivo João Veríssimo Mendes Guerreiro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIV, n.ºs 161-162, Maio-Junho, 1883, pp. 125-166.

<sup>99</sup> «Não podia o porto ser melhor dotado pela natureza, carecendo dos recursos da arte para ocupar na Península o lugar que lhe competia, não só em relação a toda a mesma Península, mas à Europa, e aos novos países da América e da África Austral, da América Central, com o istmo de Panamá, e da Ásia, com o de Suez. Poderiam ser-lhe somente concorrentes os de Vigo e de Cádiz (...). O porto de Leixões nunca poderia ser rival do de Lisboa, pelo menos enquanto não fosse comercial.» in Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte I, p. 293.

<sup>100</sup> Os valores apresentados para o porto de Lisboa reportam-se ao ano de 1883, por não termos conseguido encontrar valores para o ano de 1881 para Lisboa. Não obstante, é visível o interessante posicionamento do porto português ao nível do movimento marítimo e comercial.



A 16 de Março de 1883, era nomeada uma comissão<sup>101</sup> cujo propósito era o de fazer a síntese de todos planos e projetos apresentados, até à data, para as obras e melhoramentos do porto de Lisboa. A 6 de Março do ano seguinte apresentou a comissão dois projetos, com os seus competentes relatórios, um da maioria, outro de um dos seus vogais, constituindo voto em separado. O custo total das obras propostas<sup>102</sup> era estimado do seguinte modo: 1ª secção: 10 802 300\$000 réis; 2ª secção: 3 186 000\$000 réis; 3ª secção 280 000\$000 réis; 4ª secção: 540 000\$000 réis.

O valor total a despendar devia ascender a 14 808 300\$000 réis. *Todas as obras desta natureza são sempre de um custo elevado; e se compararmos a verba acima indicada com as despendidas ou orçadas para a execução de obras de engrandecimento de outros portos (alguns muito inferiores em importância ao de Lisboa), como os de Dieppe, Calais, Dunquerque, o Havre e Anvers, deixa ela de nos parecer tão extraordinária como à primeira vista se nos apresentava. Só no porto de Anvers as somas despendidas são avaliadas em quantia superior a 30 000 000\$000 réis (...).*<sup>103</sup>

Para a execução das obras, havia três opções a considerar: a) construção e exploração por uma empresa particular; b) construção e exploração por conta do Estado; c) construção por conta do Estado e exploração por uma empresa particular. Julgava a Comissão de Março de 1883 que se apresentava como mais conveniente o terceiro cenário, sendo a obras executadas por empreitada geral por meio de concurso público. *Assim separa-se a construção da exploração, que o governo nunca pode fazer tão económica e vantajosamente como uma empresa particular e, sendo dada a construção por empreitada geral, fica o governo ao abrigo de todos os contratempos, livre de demoras na execução dos trabalhos e de faltas ou erros de administração.*<sup>104</sup>

A Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas deu o seu parecer positivo a 21 de Abril de 1884, sobre o relatório da comissão de 1883. *O porto de Lisboa, que pelas suas magníficas condições naturais e excelente situação geográfica é considerado como um dos primeiros portos do mundo, acha-se ainda hoje desprovido da maior parte dos recursos e comodidades*

---

<sup>101</sup> Era a comissão composta por publicistas, negociantes, funcionários aduaneiros e engenheiros hidrógrafos, a saber: visconde de S. Januário, Carlos Ferreira dos Santos Silva, Francisco Maria Pereira da Silva, José Gregório de Rosa Araújo, António Maria dos Reis, José Maria Esteves de Freitas, Eduardo Ferreira Pinto Basto, A. José Gomes Neto, Agnello José Moreira, Manuel Afonso de Espregueira, José Luiz Quintela Emauz, Estevão António de Oliveira Júnior, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de Eça, Miguel Carlos Correia Paes e João Veríssimo Mendes Guerreiro.

<sup>102</sup> A saber: cais marginal; construção de docas de marés e de flutuação; docas de reparação; pontão ou cais flutuante; pontes giratórias; vias-férreas e sua ligação com a estação do caminho-de-ferro; aparelhos de descarga e telheiros para mercadorias; sistemas de esgotos.

<sup>103</sup> Cf. *Melhoramentos do porto de Lisboa, Subcomissão Técnica*, II, Sociedade de Geografia de Lisboa, Typ. e Lit. de Adolpho Modesto & C<sup>a</sup>, 1884, p.19.

<sup>104</sup> Cf. *Melhoramentos do Porto de Lisboa. Documentos Parlamentares*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1884, p.14.

*que a navegação e o comércio moderno reclamam e não pode atingir o elevado grau de prosperidade que as suas múltiplas aptidões, e principalmente o seu valor como porto de escala, em relação à grande navegação interoceânica, e como porto de comércio, em relação ao tráfego nacional e ao da Península, parecem dever garantir-lhe. (...) Se a arte não vier completar o muito com que a natureza o dotou, não poderá nunca o nosso porto adquirir a importância de que é suscetível e o seu movimento virá a sofrer sensível decréscimo pela concorrência que necessariamente lhe farão outros portos*<sup>105</sup>

Logo a 25 de Abril de 1884, António Augusto Aguiar, ministro das Obras Públicas, e Ernesto Rodolfo Hintze Ribeiro, ministro da Fazenda, apresentavam um projeto de lei autorizando o Governo a adjudicar, em hasta pública, a construção do porto de Lisboa, devendo os concorrentes apresentar o competente projeto em harmonia com o plano elaborado pela comissão de 1883, e sem exceder a cifra de 15 000 000\$000 réis. *Foi este projeto de lei o ponto de partida para tudo quanto se tem executado até hoje.*<sup>106</sup> *Tratando-se de obras dispendiosas e difíceis, obras que se fazem uma vez durante a longa vida de uma Nação, e que em grande parte serão pagas pela cidade de Lisboa, que é a primeira contribuinte do Estado, a primeira praça comercial do País, a sua capital e o centro da sua vida industrial e política, (...) desatendê-lo nos mais urgentes melhoramentos seria um grave erro, se não também injustiça inqualificável*<sup>107</sup>.

Urgia, efetivamente, levar a efeito as tão ansiadas e reclamadas obras do porto da capital. As vantagens advenientes de tal realização, *a ninguém, por pouco versado que seja em tal assunto, deixam de se afigurar como de uma imediata necessidade.*<sup>108</sup>

A 25 de Julho de 1884, numa conferência dedicada aos melhoramentos do porto, presidida por António Augusto Aguiar, reconhecia-se que Lisboa tinha *um porto suscetível de rivalizar com os primeiros do mundo* logo que se realizassem *todos os melhoramentos de que ele instantaneamente carece, os quais têm sido reclamados há longos anos.*<sup>109</sup>

*Quando não há um grande cuidado em atender às exigências, cada vez mais instantes, do comércio e indústria, quando se não votam para a satisfação d'ellas as verbas indispensáveis, pronuncia-se a decadência, o comércio vai naturalmente procurar aqueles portos onde*

---

<sup>105</sup> Cf. *Melhoramentos do porto de Lisboa, Subcomissão Técnica, ob.cit.*, p.4.

<sup>106</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte I, p. 348.

<sup>107</sup> *Idem, ibidem*, p. 426.

<sup>108</sup> *Ata da Conferência acerca dos melhoramentos do porto de Lisboa, realizada no dia 25 de Junho de 1884, nas salas do Ministério das Obras Públicas, Sociedade de Geografia de Lisboa, Typ. e Lit. de Adolpho Modesto & C<sup>a</sup>.*, 1884, p.2

<sup>109</sup> *Idem, ibidem*, p.4.

*encontra mais facilidades e garantias. D'ali o abandono dos que não podem sustentar a luta, vai-se-lhes diminuindo a tonelagem, e ainda mesmo por mais importantes que fossem, podem vir a tornar-se completamente esquecidos, como aconteceu com Burges.*<sup>110</sup>

Apesar do descuido a que ficara votado até à data o porto da capital, *não passámos pela triste provação de vermos abandonado o porto.*<sup>111</sup> Porém, era urgente levar a cabo todos os esforços necessários para dotar o porto *com todos os melhoramentos que na atualidade e num futuro próximo o comércio exige (...). São dispendiosas, é verdade, as obras necessárias, mas todos sabem que para o cômputo das vantagens que nos hão-de proporcionar não devemos recorrer tão simplesmente ao exame dos números que a estatística da atualidade apresenta. Feitos os melhoramentos, modificam-se desde logo as condições económicas, a sua influência, longe de se restringir a uma pequena área, vai estender-se a todo o país e far-se-á sentir em todos os ramos do comércio e indústria. O movimento do porto cresce logo consideravelmente e vem compensar de sobejo os sacrifícios.*<sup>112</sup>

Não era pois vaidade o móbil das necessárias obras do porto, mas antes a *profunda convicção da grande utilidade pública que dele advém e dos prejuízos que a demora pode ocasionar, desviando para portos rivais o comércio que se deve fazer pelo nosso porto.*<sup>113</sup> A costurada demora e o deixar arrastar dos problemas *n'esta, como em todas as outras questões* revelava nada mais do que *a nossa imperdoável inércia*<sup>114</sup> que, invariavelmente, e no final das contas, acaba por engrandecer sempre os sacrifícios pecuniários a fazer pelos cofres públicos.

De resto, mesmo deparando-se com limitações, falhas e faltas, era inegável a importância crescente do movimento mercantil do porto de Lisboa.

A tabela abaixo permite-nos indubitavelmente perceber o exponencial aumento ocorrido num período de cerca de 15 anos (1869-1883), ao nível da tonelagem dos navios entrados no porto, especialmente no referente às embarcações a vapor.

---

<sup>110</sup> *Idem, ibidem*, p.7.

<sup>111</sup> *Idem, ibidem*.

<sup>112</sup> *Idem, ibidem*.

<sup>113</sup> *Idem, ibidem*, p.8.

<sup>114</sup> *Idem, ibidem*, p.5.

## QUADRO 5

### Movimento marítimo e comercial (1869-1883)

Anos	Nº de Navios		Tonelagem	
	Vela	Vapor	Vela	Vapor
1869	3340	1473	469 567	531 051
1870	3533	1460	600 000	542 000
1871	3532	1720	566 000	1 374 000
1872	3639	2153	526 000	1 801 000
1873	4161	2100	611 000	2 189 000
1874	3956	2390	630 000	2 369 000
1875	3914	2338	617 000	2 895 000
1876	3488	217	546 000	2 064 000
1877	3664	2331	548 000	2 308 000
1878	3399	2361	510 000	2 086 000
1879	3429	2197	554 000	2 389 000
1880	3400	2563	535 000	2 304 000
1881	3059	2733	504 000	2 618 000
1882	3378	2990	521 061	2 754 525
1883	3412	3306	543 552	3 071 615

Fonte: *Melhoramentos do porto de Lisboa, Subcomissão Comercial..., ob.cit..., pp.7-8.*

Convém notar, que se registou entre 1869 e 1883, um aumento efetivo de 31% relativamente ao número de navios a vapor entrados no porto de Lisboa, associado a um aumento de 257% ao nível da tonelagem registada para as embarcações a vapor. Se outras razões não houvesse, cremos que estes números justificariam por si só o avançar dos investimentos e obras há tanto tempo solicitados.

Contudo, se confrontarmos estes valores com os apresentados por outros portos estrangeiros, ganhará ainda maior peso este nosso argumento.

A tabela abaixo sumariza a percentagem de aumento de tonelagem de arqueação entrada em cada porto no período 1861-1881. Convém notar que, nos quatro portos listados (Marselha, Havre, Bordéus, Dunquerque), haviam já tido lugar ou encontravam-se em curso *colossais melhoramentos*<sup>115</sup> no decorrer dos anos analisados, enquanto o porto de Lisboa registava um aumento de tonelagem entrada de 257%, antes mesmo de se encontrar dotado das condições e melhoramentos necessários (!).

---

<sup>115</sup> *Idem, ibidem*, p.18.

## QUADRO 6

### Variação da tonelagem em alguns portos estrangeiros (1861-1881)

Portos	Tonelagem
Marselha	> 129%
Havre	> 99%
Bordéus	> 118%
Dunquerque	> 127%

Fonte: *Melhoramentos do porto de Lisboa...*, ob.cit., p.18.

Na sessão da Câmara dos Senhores Deputados de 25 de Abril de 1884, era apresentada uma proposta de lei sobre os melhoramentos do porto de Lisboa onde se reconhecia, desde logo, que o porto da capital não podia *continuar desamparado do concurso da engenharia moderna*, pois que, vários outros portos *de muito somenos importância*, havia já a engenharia dotado de *um grau de prosperidade de que o porto de Lisboa estava ainda bem longe*.<sup>116</sup>

E, curiosamente, a razão de tal carência não se prendia com uma qualquer falta de estudos ou de análise e reconhecimento prévios da situação do porto. Reconhecia-se tacitamente que estudos havia já demais, o que reinava e impedia que se alterasse o estado de coisas era tão só a inação dos governos. (...) *Não nos faltam estudos nem memórias, em que se tenham discutido a fundo os melhoramentos que devem realizar-se no Tejo. Há talvez estudos de mais em relação às obras que se têm empreendido, o que sucede em Portugal frequentes vezes nos assuntos desta natureza. Cansam-se as corporações técnicas, e os especialistas, antes que vejam em execução o resultado dos seus trabalhos. Chegam muitas gerações a desaparecer, primeiro que uma ideia justa e sensata encontre na opinião pública o apoio de que carece para que venha a realizar-se*.<sup>117</sup>

*A situação do porto e Lisboa justifica quaisquer sacrifícios, e a importância dele, apesar dos melhoramentos que lhe faltam, está reconhecida desde longa data em todas as praças comerciais da Europa e da América*.<sup>118</sup>

Pela carta de lei de 16 de Julho de 1885, sendo já ministro das Obras Públicas António Maria de Fontes Pereira de Mello, era o Governo autorizado a adjudicar, em hasta pública, a construção das obras do novo porto de Lisboa, concernentes à 1ª secção do plano geral. As

<sup>116</sup> Cf. *Melhoramentos do Porto de Lisboa. Documentos Parlamentares*, ob.cit., p.3.

<sup>117</sup> *Idem, ibidem*, p.6.

<sup>118</sup> *Idem, ibidem*, p.3.

obras seriam feitas por empreitada geral, num prazo de dez anos, e o seu custo não deveria ser superior a 10 800 000\$000 réis.

Assim, por portaria de 25 de Agosto de 1885, publicava-se no *Diário do Governo* o programa do concurso para a apresentação de projetos para as obras no porto de Lisboa. Aberto o concurso, foi grande o entusiasmo. *Reunindo-se os principais negociantes e capitalistas com o fim patriótico de apresentar um projeto, (...) convidaram (...) os engenheiros portugueses e estrangeiros que mais confiança lhes inspiraram, a saber: João Joaquim de Mattos, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça, Manuel Afonso de Espregueira, José Joaquim de Paiva Cabral Coutinho, Frederico Ressano Garcia, Cândido Celestino Xavier Cordeiro, Augusto Fuschini, Adolfo Loureiro e o engenheiro francês Adolpho Guérard*<sup>119</sup>. *Este grupo de engenheiros formou o chamado Grupo Nacional.*<sup>120</sup>

A 1 de Fevereiro de 1886, apresentaram-se a concurso os projetos dos seguintes concorrentes: 1) empreiteiro francês Hildenert Hersent; 2) Jorge Arthur Schiappa Monteiro<sup>121</sup>; 3) Frederico Williams Reeves<sup>122</sup>; 4) Grupo Nacional-Projeto A<sup>123</sup>; 5) Grupo Nacional-Projeto B<sup>124</sup>; 6) H. J. Fourmont<sup>125</sup>.

A 10 de Junho de 1886, a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, após o estudo e análise dos projetos apresentados, foi de parecer que nenhum deles podia ser adotado exclusivamente. Contudo, os projetos de Hersent, Reeves e do Grupo Nacional encerravam muitos esclarecimentos e indicações úteis, que podiam ser aproveitadas para a elaboração de um plano definitivo que servisse de base à adjudicação das obras.

Conformando-se o Governo com o parecer da Junta Consultiva, de que era necessário elaborar um plano definitivo para as obras do porto de Lisboa, utilizando todos os estudos já feitos, foi criada, por portaria de 28 de Julho de 1886, uma Direção especial, a qual devia elaborar o novo projeto e ouvir os pareceres dos engenheiros João Crisóstomo de Abreu e Sousa e Adolfo Loureiro, entretanto nomeados consultores.

Depressa se instalou a nova Direção, tendo à testa o engenheiro Mendes Guerreiro, a quem mais se devia o novo impulso dado à questão do porto da capital. E logo a 4 de Setembro de 1886 apresentava Mendes Guerreiro o novo projeto. Os engenheiros consultores foram,

---

<sup>119</sup> Ao tempo diretor das obras do porto de Marselha.

<sup>120</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. III, parte I, pp. 377-378.

<sup>121</sup> Condutor que servia na Câmara Municipal de Lisboa.

<sup>122</sup> Construtor que servira já bastantes anos em Portugal, e era o autor de vários trabalhos de ar comprimido prestados à Companhia das Águas de Lisboa.

<sup>123</sup> Projeto elaborado pelos engenheiros portugueses. Projeto grandioso, de futuro.

<sup>124</sup> Projeto elaborado pelo engenheiro Guérard, de acordo com os seus colegas portugueses. Projeto mais modesto e mais direccionado a responder às necessidades da atualidade.

<sup>125</sup> Em vez do processo de construção, geralmente seguido em obras marítimas de portos, de recurso a alvenarias e cantarias, propunha o seu projeto somente estruturas metálicas.

contudo, de parecer que o orçamento definido não seria suficiente e que algumas das obras não estavam projetadas do melhor modo.

Assim, ainda em 1886, Adolfo Loureiro e João Joaquim de Mattos apresentavam novo projeto, o qual foi aprovado pela Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, por unanimidade; sendo aberto concurso público para a construção, por empreitada geral, das obras de melhoramento do porto, em Dezembro de 1886.

### IMAGEM 1 Melhoramentos do Porto de Lisboa (Dezembro 1886)



Fonte: «Melhoramentos do Porto de Lisboa», in *Diário de Notícias*, nº 7514, Ano 22, 16 de Dezembro de 1886, p.1.

Ao concurso apenas duas foram apresentadas duas propostas, a de Hildenert Hersent, que orçava as obras em 10 790 contos de réis, e a de Frederico William Reeves, que não se encontrava de acordo com os critérios estabelecidos no regulamento. Para examinar o processo do concurso e dar o seu parecer, foi nomeada uma comissão, por despacho ministerial de 28 de Março de 1887, composta dos engenheiros João Joaquim de Mattos, Manuel Afonso de Espregueira e Adolfo Loureiro.

No seu relatório, datado de 5 de Abril de 1887, julgava a comissão que podia ser aceite a proposta do construtor Hildenert Hersent; sendo por portaria de 9 de Abril de 1887, determinada a adjudicação das obras que constituiriam a 1ª secção do plano geral dos melhoramentos do porto de Lisboa, pela quantia de 10 790\$000 réis, ao proponente Hersent. O contrato foi finalmente assinado a 20 de Abril de 1887, e previa-se a conclusão de todos os trabalhos num espaço de dez anos, contados a partir da data da aprovação do projeto definitivo de execução.

*Firmado o contrato das obras do porto de Lisboa com o construtor francês, Hildenert Hersent, os interesses feridos de alguns, o despeito de outros, e por ventura outras causas, que em geral no nosso País em todos os negócios públicos, e até às vezes nos particulares, costumam influir e transplantar as questões para o campo da política, levantaram na imprensa e na câmara dos deputados uma verdadeira cruzada contra ele e contra o Governo. (...) Poucas vezes se tem levantado no nosso País uma campanha tão violenta e apaixonada, como a que por ocasião do contrato das obras do porto de Lisboa se levantou então. Esta campanha de descrédito chegou até aos altos poderes do Estado e fez-se eco no Parlamento, de onde resultou que por parte do Governo se nomeasse uma comissão parlamentar de inquérito aos atos anteriores, referentes à abertura do concurso, à adjudicação da empreitada e à aprovação definitiva do projeto das obras do porto de Lisboa<sup>126</sup>. Concluiu-se, contudo, que se tinha agido sempre segundo a lei, sem qualquer favoritismo.*

A 9 de Julho de 1887, Hersent, em conformidade com o contrato estabelecido com o Governo, apresentava o seu projeto definitivo, o qual foi aprovado.

Assim, por portaria de 8 de Outubro de 1887 foi marcado o início das obras para o dia 31 de Outubro, dia do aniversário do monarca D. Luís I. A fiscalização das obras e de todos os trabalhos e processos ficou a cargo do engenheiro Mendes Guerreiro até 8 de Novembro de 1888, altura em que a Direção das obras do porto de Lisboa e a fiscalização da sua empreitada foram anexadas à 3ª Circunscrição Hidráulica, então a cargo de Adolfo Loureiro.

Nas palavras de Joaquim Bensaude, era tempo de avançar e de avançar depressa, com obras e melhoramentos. *The Lisbon Harbour (...) has none of that dock accommodation with which almost any other European harbour of similar importance is so well provided. With exception of a few piers projecting into the river, there are no sites where even small vessels can be bought alongside; the present quays along the town being only to be reached at high*

---

<sup>126</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte II, p. 63.



water by small craft of the river service. Vessels are therefore obliged to lay on buoys and moorings in the river, and to receive or land their passengers and goods by boats and barges.

*It is unnecessary to enlarge in the inconveniences, loss of time, and great expense which are daily occasioned through this existing primitive arrangement. The establishment of quays, docks, landing stages, and other needed improvements, has always presented considerable difficulties, which only now, after many years of discussion, seem to have been overcome, and it still remains to be seen how far the economical resources of the country will be forthcoming for the realisation of the proposed extensive undertaking, within the intended period of ten years*<sup>127</sup>.

#### QUADRO 7

##### Algumas dimensões do Porto de Lisboa em 1887

	Comprimento dos cais (metros)	Profundidade em baixa-mar (metros)
Doca de Santos	1419	6
Doca do Arsenal	450	8,5
Doca da Alfândega	620	6
Doca do Terreiro do Trigo	570	4
Doca de Stº Amaro	-	3

Fonte: Joaquim Bensaude, «On the projected Lisbon Harbour works», in *Engineering*, March, 4, 1887, p.23

Porém, cedo surgiram reclamações por parte do empreiteiro, a primeira das quais sobre os direitos de importação da cal de Teil e cimento de Portland. A restituição desses direitos era sempre lenta e por demais demorada, causando graves prejuízos ao empreiteiro e ao prosseguimento dos trabalhos. Outra reclamação, várias vezes apresentada, era devida às demoras com que se faziam alguns pagamentos vencidos, justificando-se sempre o Governo com as difíceis condições do Tesouro Público. Porém, talvez a reclamação mais persistente tenha sido a relativa ao ágio do ouro. Mercê da situação financeira por que passava o País, e devendo grande parte das contas da empresa ser pagas, em ouro, no estrangeiro, a despesa do concessionário, devido ao câmbio, era bastante acrescida.

E assim, por entre reclamações e desentendimentos, os trabalhos foram afrouxando. A 13 de Abril de 1892, Hersent, dirigindo-se de Paris ao Governo Português, declarava que, não havendo sido atendidas as suas reclamações e tendo esgotado os seus recursos, se via obrigado a suspender todos os trabalhos, reservando-se no direito de pedir a indemnização dos prejuízos, e a rescisão do contrato.

A 4 de Junho de 1892, o ministro das Obras Públicas, ao tempo, Pedro Vítor da Costa Sequeira, nomeou uma comissão para avaliar a pertinência dos pedidos do empreiteiro.

<sup>127</sup> Joaquim Bensaude, «On the projected Lisbon Harbour works», in *Engineering*, March, 4, 1887, pp. 4-5.

Chegando-se à conclusão de que o Governo, de acordo com as leis vigentes e nos termos do contrato de 20 de Abril de 1887, não tinha obrigação de atender às reclamações de Hildenert Hersent, devendo sim intimá-lo a dar inteira execução ao referido contrato. Julgava, contudo, a comissão que se podia prorrogar o prazo para a conclusão da empreitada, por mais cinco anos, de modo a facilitar os encargos e pagamentos.

Apesar dos esforços para se chegar a uma solução, a questão continuava sem se resolver, vendo-se o empreiteiro obrigado a restringir, cada vez mais, os seus trabalhos.

Por portaria de 18 de Julho de 1892, o Governo negou ao empreiteiro o pagamento da diferença do câmbio que este havia requerido, e intimou-o a dar inteiro cumprimento ao seu contrato. Hersent declarou suspensos todos os seus trabalhos logo no dia seguinte, considerando rescindido o contrato e apresentando a conta do que lhe era devido, 451 contos.

Esta questão só foi resolvida, em 1894, em tribunal arbitral<sup>128</sup>, e com a realização de novo contrato a 8 de Maio de 1894, e a liquidação do antigo, datado de 20 de Abril de 1887<sup>129</sup>.

Em 1903, estando quase terminadas as obras da 1ª secção do porto de Lisboa, era já visível que seriam necessárias outras obras e providências para equiparar o porto de Lisboa aos outros portos comerciais estrangeiros. Por seu lado, estando também próximo o termo do contrato de 8 de Maio de 1894, era necessário decidir o que seria conveniente fazer para que a exploração do porto não sofresse qualquer interrupção, quando, em Maio de 1907, a empresa de Hersent tivesse de entregá-la ao Governo. Começou-se, pois, a estudar o melhor modo de administração e exploração a que devia submeter-se o porto da capital.

Assim, por portaria de 23 de Janeiro de 1905, o Governo nomeava uma comissão para estudar e definir o regime mais conveniente a adotar no porto de Lisboa – ou a administração feita diretamente pelo Estado, ou a sua concessão a uma empresa particular –, e as obras e melhoramentos a que se devia atender.

A 17 de Maio, a comissão apresentava o seu relatório.

No que toca à administração do porto de Lisboa, não houve unanimidade entre os membros da comissão sobre qual a entidade a quem devia ser entregue a exploração, embora todos concordassem que, quer sob a tutela do Governo, quer confiada a uma comissão especial, quer entregue a uma empresa ou companhia, por período limitado, era crucial que fossem asseguradas a autonomia e independência das decisões, para que o porto tivesse uma

---

<sup>128</sup> Por parte do Governo foi nomeado como árbitro o Conselheiro Silvério Augusto Pereira da Silva, e por parte da empresa de obras do porto de Lisboa, o inspetor-geral de Pontes e Calçadas de França. Para o caso de empate foi nomeada pelos dois Governos, português e francês, o engenheiro austríaco F. Bömches. In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte II, p.199.

<sup>129</sup> Valor reclamado pelo empreiteiro: 1 462 491\$728. Valor a receber, determinado pelo tribunal arbitral: 604 617\$866. In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte II, pp.201-203.

verdadeira deriva comercial.<sup>130</sup> Em relação às obras e melhoramentos necessários, a comissão registou a falta de armazéns e máquinas, e de um serviço permanente de dragagens; a necessidade de construção de um molhe de proteção em Santos; e um melhor aproveitamento da doca de Alcântara. *Exige uma solução rápida sobre o assunto o futuro do nosso porto, e a justa remuneração de todos os sacrifícios feitos até hoje para os melhoramentos dele. Tem isso, porém, um prazo fatal. É mister não o deixar passar.*<sup>131</sup>

Pelo artigo 1º da carta de lei de 11 de Março de 1907<sup>132</sup>, o Governo era autorizado a explorar por conta própria o porto de Lisboa, entregando a gerência dos respetivos serviços a um Conselho de Administração<sup>133</sup> sob a autoridade imediata do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria: estava criada a Exploração do Porto de Lisboa (EPL).<sup>134</sup>

*Le port de Lisbonne fut ainsi le premier port portugais où l'on mit en pratique le système d'exploitation par l'intermédiaire d'un organisme autonome représentant les intérêts liés au port.*<sup>135</sup> Uma nota para referir que Lisboa foi pioneira na adoção deste sistema de administração, adotado em Londres, cerca de dois anos mais tarde. (...) *En ceci Lisbonne devança Londres, qui n'adopta qu'en 1909 le même système de gérance en instituant le «Port of London Authority».*<sup>136</sup>

No que concerne às despesas com a construção, reparos e melhoramentos do porto de Lisboa, é bastante difícil contabilizar os totais gastos, tanto em estudos, como na execução de obras, mercê da falta de fontes. Adolfo Loureiro apresenta, contudo, alguns valores para o período de 1880 a 1907, de que nos socorremos.

---

<sup>130</sup> Advogava Adolfo Loureiro a este respeito que «(...) esta exploração exige, mais do que nenhuma outra, unidade de ação, independência e ampla liberdade, o que só poderá conseguir-se pela administração de uma única entidade para imprimir-lhe um impulso único e uma linha única de direção, como se exprimiu a secção respetiva do congresso de navegação de Milão, embora o gerente do porto seja assistido de um conselho, de que façam parte os chefes de serviço do mesmo porto, assim como os armadores, os capitães de navios, os representantes da indústria e do comércio, tendo a fiscalização do Estado e a sua interferência, quando seja necessário.» In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte II, p.336.

<sup>131</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte II, p. 298.

<sup>132</sup> *Diário do Governo* nº 58, Série I, de 13 de Março de 1907.

<sup>133</sup> Deste Conselho faziam parte: o diretor da Alfândega; o chefe do Departamento Marítimo do Centro; um representante do comércio; um representante das empresas de navegação; um representante das companhias dos caminhos-de-ferro; o engenheiro diretor da exploração; e o presidente do próprio Conselho, de livre nomeação por parte do Governo.

<sup>134</sup> Ana Prata, “Exploração do Porto de Lisboa”, in ROLLO, Maria Fernanda (Coord.), *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, Vol. I, Coleção Parlamento, Assemb.República, Lisboa, 2014, pp.1276-1277.

<sup>135</sup> *Casa de Portugal, Antuérpia*, Bulletin Mensuel, nº 7, Ano 1, Março 1936, p.9.

<sup>136</sup> *Idem*, ibidem, p.9.

## QUADRO 8

### Quantias gastas com o melhoramento do porto de Lisboa (1880-1907)

Estudos, Projetos, Trabalhos	Quantias Gastas
Estudos para organização dos projetos de 1880 a 1888	94 613\$314
Direção especial do porto de Lisboa, 1887 a Novembro de 1888	66 168\$993
Pago ao empreiteiro pela empreitada de 20 de Abril de 1887. De 1887 a 1896	3 756 192\$275
Pelo contrato de 8 de Maio de 1892 a 1894	2 704 518\$173
Obras por conta do Estado. (1892-1894)	829 012\$878
Despesas ordinárias de fiscalização	299 579\$629
Dragagens (1902-1907)	200 152\$604
Diversos (1902-1907)	84 720\$000
Estudos geodésicos, hidrográficos, cronográficos, meteorológicos e náuticos (1902-1907)	300 000\$000
Despesas pagas a engenheiros estrangeiros, que apresentaram sobre o porto de Lisboa pareceres e projetos (1902-1907)	50 000\$000
Estudos da comissão do regime do porto	15 000\$000
Despesas que se julgam necessárias para a conclusão do porto e sua franca exploração	3 000 000\$000
<b>Despesa Total</b>	<b>11 239 175\$553</b>

Fonte: Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte III, pp. 232 e seguintes.

A necessidade constante de obras e melhoramentos é justificada pelos contínuos avanços dos volumes de comércio e pelo cada vez maior tamanho das embarcações. O quadro seguinte mostra a evolução verificada na tonelagem dos navios entrados no porto de Lisboa. Reside aqui a necessidade constante de se dotar o porto da capital com fundeadouros cada vez mais profundos e mais amplos.

## QUADRO 9

### Navios entrados e respectivas tonelagens (1882/1883 e 1905)

Designação	Média das entradas de 1882 a 1883	Entradas reais em 1905	Diminuição	Aumento
Até 100 Toneladas (T)	955	436	519	-
1000 – 2000 (T)	458	938	-	480
>2000 (T)	91	853	-	762

Fonte: Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte III, p.41.

### 2.1.2. Da EPL até 1926

Apesar das grandes obras levadas a cabo pelo construtor francês Hildenert Hersent, a que já nos referimos, muito havia ainda a fazer para que o porto de Lisboa se encontrasse ao nível de outros portos comerciais estrangeiros. As suas excelentes condições naturais de acesso, de abrigo, de extensão e de fundeadouros, numa época em que evoluíam, acelerada e

continuamente, as dimensões dos navios, as capacidades de carga e a velocidade das transações, não eram já condições suficientes.

No alvorecer da República, em 1907, não obstante as quantias despendidas e os esforços que se vinham fazendo para dotar o porto com os melhoramentos indispensáveis à sua atividade, os serviços do porto de Lisboa eram ainda, nas palavras de Cid Perestrelo<sup>137</sup>, *bastante deficitários*<sup>138</sup>, conquanto fosse efetivamente o mais bem apetrechado porto nacional...

## QUADRO 10

### Características gerais do porto de Lisboa em 1907

#### Equipamentos

4700 metros lineares de muros-cais, situados na zona entre Alcântara e Santa Apolónia  
3500 metros lineares de rampas e taludes empedrados  
7 docas para abrigo de pequenas embarcações<sup>139</sup>  
2 docas para reparação de navios e respetivas oficinas  
1 plano inclinado  
6 guindastes hidráulicos  
14000 metros quadrados de área coberta de armazéns e telheiros  
Material flutuante

**Fonte:** Afonso Cid Perestrelo, «O porto de Lisboa de 1907 a 1937», in *Boletim do Porto de Lisboa*, Ano XI, nº 128, Setembro de 1961, p.4-5; 15.

Nos finais de 1911, o Conselho de Administração do porto de Lisboa apresentava um relatório<sup>140</sup> com uma breve indicação dos trabalhos e melhoramentos concluídos e projetados para o desenvolvimento do porto. Dizia esse relatório que se tinha aumentado a área coberta destinada à armazenagem de mercadorias, a qual era muito reduzida em 1907 e *estava acarretando grandes dificuldades e prejuízos*. Desse ano até 1911, construíram-se doze novos armazéns e ampliaram-se três já existentes, passando a área coberta de 14 003m<sup>2</sup> para 33 813m<sup>2</sup>. Computava o Conselho de Administração este aumento em cerca de 141%. Esta ampliação justificava-se pela crescente procura que tinham os armazéns dos três entrepostos do

<sup>137</sup> Afonso de Mello Cid Perestrelo (n. 17/12/1890; m. ?). Cursou de Engenharia Civil no Instituto Superior Técnico (IST). Foi engenheiro da Administração do Porto de Lisboa; inspetor do porto de Setúbal; vogal do Conselho de Obras Públicas e professor do I.S.T. Dedicou-se, especialmente, às obras dos portos nacionais, tendo feito o estudo das obras do porto de Setúbal. Participou no XIV Congresso Internacional de Navegação, realizado no Cairo (em 1926), no XV, em Veneza (1931), e no XVI, em Bruxelas (1935). Visitou e estudou vários portos estrangeiros (em França, Itália, Espanha, Bélgica e Holanda), entre 1926 e 1932. In *Verbo Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*, Vol. XXI, *ob.cit.*, p.269.

<sup>138</sup> Cf. Afonso de Mello Cid Perestrelo, *O porto de Lisboa e as suas obras*, Conferência realizada a 30 de Outubro de 1937, no porto de Lisboa, por ocasião do cinquentenário do início das obras do mesmo porto, Separata da Revista *Técnica*, Lisboa, 1938, p. 6.

<sup>139</sup> Quatro na 1ª secção e três na 2ª secção.

<sup>140</sup> Cf. Francisco Ramos Coelho, *Porto de Lisboa, Nota sucinta dos melhoramentos e trabalhos realizados e planeados pela Administração do porto de Lisboa desde 7 de Maio de 1907, e pela mesma apresentada a S<sup>a</sup> Ex<sup>a</sup> o Ministro do Fomento*, Conselho de Administração do porto de Lisboa, Tipografia Baeta Dias, Lisboa, 1912.

porto, a saber: entreposto de Santa Apolónia, Santos e o chamado ‘dos produtos coloniais’. Os benefícios do regime livre, em que se podiam depositar as mercadorias, atraíam bastante a navegação.

Em 1912<sup>141</sup>, foi aberto concurso para a transformação da doca de Alcântara, a única grande doca do porto, e para a construção do molhe de Santos, melhoramentos que vinham sendo protelados desde 1894, mas que seriam agora finalmente adjudicados ao empreiteiro espanhol Uribasterra pela quantia de 1720 contos<sup>142</sup>.

Não podemos deixar de referir, neste ponto, o papel algo mítico que representou, nos primeiros anos da Iª República, a ideia da criação de um porto-franco. Contudo, embora fossem evidentes os positivos resultados decorrentes da implementação de portos-francos em portos estrangeiros<sup>143</sup>, Portugal hesitou sempre na sua adoção.

Marcos Vieira da Silva, assaz defensor deste regime, advogava que, de resto, o *princípio protecionista subsiste (...) ao lado da franquía*.<sup>144</sup> Para evitar incorretas perceções, diga-se que, portos-francos e portos onde se pratique o tradicional regime aduaneiro não são incompatíveis, nem mutuamente exclusivos, o *porto franco só tem razão de ser para receber do exterior e expedir para fora; enquanto que o porto propriamente dito recebe todos os produtos destinados ao consumo do país*<sup>145</sup>. A diferença atua como fator de complementaridade, potencializando-se, assim, o desempenho económico e a posição relativa de um país nas redes de troca e transporte. *É preciso libertar o comércio dos estorvos com que leis anacrónicas, preconceitos injustificados e rotinas reprovadas o entorpecem numa inextrincável rede de formalismos e de tributos*.<sup>146</sup>

---

<sup>141</sup> *Diário do Governo* nº109, Série I, de 20 de Maio de 1912, Portaria de 8 de Maio

<sup>142</sup> Afonso Cid Perestrelo, «O porto de Lisboa de 1907 a 1937», in *Boletim do Porto de Lisboa*, Ano XI, nº 128, Setembro de 1961, p.4

<sup>143</sup> A cidade de Gibraltar, colónia britânica, foi declarada porto-franco em 1706; a franquía de Hong-Kong foi estabelecida em 1843; em 1888, o Estado livre de Hamburgo ingressou na União Aduaneira Alemã (Zollverein), estabelecendo no seu porto uma vasta zona franca; na Itália, a zona franca de Nápoles foi criada pela lei nº 351, de 8 de Julho de 1904; em 1891, em Trieste e Copenhaga foi também adotado o regime de zona franca; em Espanha, foram regulados armazéns gerais pelas leis de 9 de Julho de 1862, 19 de Outubro de 1869 e 30 de Dezembro de 1878, e o decreto de 24 de Outubro de 1916 criou o depósito franco de Barcelona, entregando-se a sua exploração à sociedade *Credito y Docks de Barcelona*. In Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, pp.101-123.

<sup>144</sup> Cf. Marcos Vieira da Silva, *Portos-Francos*, *ob.cit.*, p. 20.

<sup>145</sup> Cf. P. Rigollet, *Question des ports-francs*, Relatório da Câmara de Comércio da Argélia, p. 9. Citação estabelecida a partir de Marcos Vieira da Silva, *Portos-Francos*, *ob.cit.*, p. 58.

<sup>146</sup> Cf. José Vitorino Damásio Ribeiro, *Considerações Fiscaes sobre o estabelecimento de portos-francos em Portugal*, *ob.cit.*, p. 5. Tese apresentada ao Congresso Nacional de 1909 pela Sociedade de Ciências Económicas e Sociais.

O estabelecimento de um porto-franco na capital, era uma ambição que já vinha do período monárquico<sup>147</sup>. E o regime republicano, apostado em marcar a diferença com a situação de indecisões do período precedente, dedica imensas energias a esta questão.<sup>148</sup> Logo a 5 de Maio de 1911, era publicado, em *Diário do Governo*, um projeto de lei acerca do estabelecimento de um porto-franco próximo de Lisboa. Por portaria de 27 de Janeiro de 1912, enviava-se ao estrangeiro um vogal do Conselho Superior do Comércio e Indústria para estudar o funcionamento dos portos francos e, em Setembro, era nomeada uma comissão para estudar o plano geral das obras a executar para que se pudesse estabelecer o porto-franco de Lisboa.

Em 1914, a lei nº 140 abria um crédito especial de 251 000\$00, sendo 1 000\$00 destinados aos estudos e organização do projeto de construção do Porto-Franco<sup>149</sup>, e em Novembro do mesmo ano, o decreto nº 1062 nomeava uma comissão destinada a fazer a propaganda ao nascente porto-franco de Lisboa<sup>150</sup>.

É importante referir que, apesar de tanta ambição, acabou apenas por se efetivar a criação de uma zona franca no porto de Lisboa, destinada a receber as mercadorias do Brasil e das colónias portuguesas.<sup>151</sup>

Porém, não foi apenas no porto de Lisboa que se pensou adotar um regime de franquia. O projeto de lei de 14 de Maio de 1912, procurava estabelecer uma zona franca no Funchal. E, ainda no mesmo ano, era publicado em *Diário do Governo*, a 4 de Junho, um projeto de lei que pretendia nomear uma comissão destinada a estudar as condições de estabelecimento do regime de portos-francos nos portos de Leixões, Madeira, Açores<sup>152</sup>, Cabo Verde e África Continental. Por seu lado, a lei nº 265, publicada em *Diário do Governo* a 24 de Julho de 1914, autorizava o

---

<sup>147</sup> Em 1824, nomeou-se uma comissão especial que devia estudar a melhor forma de estabelecer, em Lisboa, um porto-franco, bem como as características que lhe deviam ser consignadas, contudo, não teve concretização. Em 1887, foi apresentado ao Parlamento português um projeto para a criação de um porto-franco, entre Belém e Cascais, assinado por Mariano de Carvalho e Emídio Navarro, mas também não teve realização.

<sup>148</sup> São imensamente ricos os debates parlamentares entre 1911 e 1914 relativamente a esta temática, embora, aqui e ali, em períodos posteriores, ela também desponte. O regime de porto-franco era visto como solução capaz de atrair, por si só, enormes negócios, capitais e movimento comercial.

<sup>149</sup> *Diário do Governo* nº 58, Série I, de 16 de Abril de 1914, Lei nº 140.

<sup>150</sup> *Diário do Governo* nº 216, Série I, de 18 de Novembro de 1914, Decreto nº 1062.

<sup>151</sup> *Diário do Governo* nº 197, Série I, de 22 de Agosto de 1914, Decreto nº 789.

<sup>152</sup> Estaria subjacente a esta ideia de estabelecimento de um porto-franco na Madeira e nos Açores, a abertura próxima do canal do Panamá (inaugurado a 15 de Agosto de 1914). De facto, a abertura *de cette voie de communication a non seulement provoqué des possibilités nouvelles, mais modifié la structure des routes maritimes*. [in Paul de Groote, *Traité d'exploitation des transports : L'économie des transports ; Les Transports intérieurs ; Les transports maritimes*, Dunod, Paris, 1946, p. 370.] Esta perceção era já visível anos antes da inauguração do canal. Havendo, inclusivamente, opúsculos onde se equacionava o impacto que as novas rotas a realizar por intermédio do canal de Panamá teriam nos portos portugueses. Leia-se a este propósito: António Ferreira de Serpa, *Influência do Canal de Panamá no movimento dos portos portugueses*, Ofic. Tipográfica, Lisboa, 1911.

Governo a adjudicar, por concurso, a construção e exploração de uma zona franca na Ilha da Madeira<sup>153</sup>.

Retomando agora o relatório de 1911, do Conselho de Administração do porto de Lisboa, é importante referirem-se ainda outros melhoramentos ocorridos no porto da capital. A saber: reparações nos acessos aos cais e terraplenos; aplicação de iluminação elétrica dos armazéns dos entrepostos de Santa Apolónia e dos produtos coloniais; aquisição de alguma nova maquinaria para as oficinas das docas de reparação na Rocha do Conde d'Óbidos, maquinaria essa mais conforme às novas necessidades da navegação; e a construção de um novo edifício destinado à Administração e aos escritórios da Exploração do Porto de Lisboa. Em todos estes melhoramentos, calcula-se terem sido despendidos mais de 30 contos de réis.

Por portaria de 7 de Outubro de 1913<sup>154</sup>, foram mandadas estudar, por uma comissão especialmente nomeada para o efeito, as obras que se deviam levar a efeito na 3ª Secção<sup>155</sup> do porto de Lisboa<sup>156</sup>, de forma a satisfazer-se *o progressivo desenvolvimento comercial e industrial dos estabelecimentos situados a montante de Santa Apolónia e também para proporcionar à Companhia dos Caminhos-de-Ferro Portugueses maior espaço para as suas instalações*<sup>157</sup>. A 11 de Agosto de 1916, o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas dava o seu parecer positivo em relação à proposta apresentada pela comissão e, por portaria de 30 de Janeiro de 1917, era aprovado o projeto.

Porém, a conjuntura da guerra, a substituição da Direção e Administração do porto de Lisboa, e *as negociações entre a Administração do porto e a Companhia dos Caminhos-de-Ferro Portugueses, no sentido de se levar a efeito uma troca de terrenos entre as duas entidades*<sup>158</sup>, levaram a que o assunto ficasse pendente. A questão só viria a ser retomada em 1929, tendo o projeto definitivo e o respetivo orçamento, na importância de 1 951 396\$00 escudos-ouro, sido aprovados por portaria publicada no *Diário do Governo* nº 252, de 28 de Outubro de 1931.

---

<sup>153</sup> *Diário do Governo* nº 125, Série I, de 24 de Julho de 1914, Lei nº 125.

<sup>154</sup> *Diário do Governo* nº236, Série I, de 9 de Outubro de 1913, Portaria de 7 de Outubro

<sup>155</sup> Consulte-se o Anexo 4: Planta da 1ª, 2ª e 3ª Secções do porto de Lisboa.

<sup>156</sup> O porto de Lisboa encontrava-se dividido em 4 secções, a saber: a 1ª constituída pela parte da margem direita situada entre Santa Apolónia e Santo Amaro; a 2ª, pela margem a jusante, desde Santo Amaro; a 3ª, também pela margem direita, de Santa Apolónia para montante; e a 4ª, pela margem esquerda. In António Nabais, *Referências Históricas do porto de Lisboa*, pp.169-170.

<sup>157</sup> Cf. Francisco José Pedroso, “Construção da 3ª secção do Porto de Lisboa”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses*, Ano 62, nº 669, Março-1931, p. 80.

<sup>158</sup> *Idem, ibidem*.



Em 1916<sup>159</sup>, contratava-se com a Sociedade de Construções e Reparações Navais, sucessora do empreiteiro Hersent, a construção de duas novas docas de reparação e de três carreiras de lançamento destinadas à construção de grandes navios<sup>160</sup>. Pela mesma época, aumentou-se o equipamento do porto, adquiriram-se guindastes, rebocadores e material para drenagens; foram ampliadas também as oficinas de construção e reparação navais, *dotadas com os maquinismos indispensáveis*<sup>161</sup>; construiu-se o primeiro armazém de carácter definitivo, em betão armado, e várias pequenas estacadas, igualmente em betão armado, para o embarque e desembarque de mercadorias e passageiros. Uma nota para assinalar que esta foi a primeira vez que se começou a apostar em estruturas duradouras, por oposição à fraca qualidade dos materiais e à natureza provisória das obras levadas a cabo no tempo do empreiteiro Hersent<sup>162</sup>, que obrigavam ciclicamente a reparações e reconstruções, e ao dispêndio de capitais imensos, que seriam evitáveis se se apostasse, desde logo, em construções e materiais mais resistentes.

As obras da 3ª secção do porto, que compreende a parte do porto que vai desde Santa Apolónia ao Poço do Bispo, apesar de projetadas desde 1916, seriam adjudicadas, apenas em 1930, à Sociedade Italo-Portuguesa de Construções, por cerca de 70 000 contos<sup>163</sup>, e enfrentariam várias dificuldades de execução até que se achassem finalmente concluídas.

A partir de 1918<sup>164</sup>, notando-se um crescente aumento ao nível do volume de passageiros no porto, começou a ponderar-se a construção de uma estação marítima no cais de Alcântara.<sup>165</sup> Porém, este assunto não teve resolução antes de 1927. *Os paquetes voltaram de novo a fundear ao largo e o serviço de passageiros a fazer-se em incómodas embarcações, e só em 1927, (...) se voltou a encarar a sério este importantíssimo problema, tendo sido decretada, em 1928, a obrigatoriedade de atracação dos navios de passageiros, o que representou um grande melhoramento.*<sup>166</sup> Parecia afinal que a tão ansiada abertura do canal do Panamá<sup>167</sup>, em 1915,

---

<sup>159</sup> Para maiores esclarecimentos consulte-se: António Craveiro Lopes, “Exploração do porto de Lisboa. Relatório dos principais trabalhos executados no porto de Lisboa em 1916”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLVIII, n.ºs 571-575, Julho-Dezembro, 1917, pp. 136-140.

<sup>160</sup> Afonso Cid Perestrelo, «*O porto de Lisboa de 1907 a 1937*», in *Boletim do Porto de Lisboa*, Ano XI, n.º 128, Setembro de 1961, p.4

<sup>161</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>162</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>163</sup> *Idem, ibidem*, p.5

<sup>164</sup> Leia-se também: António Craveiro Lopes, “Exploração do porto de Lisboa. Relatório dos principais trabalhos executados no porto de Lisboa em 1918”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo L, n.ºs 589-594, Janeiro-Junho, 1919, pp. 50-54.

<sup>165</sup> Sobre este assunto leia-se: A. M. de Cid Perestrello, “Onde se deve construir a gare marítima de Lisboa”, in *Diário de Lisboa*, de 28 de Junho de 1932.

<sup>166</sup> Afonso Cid Perestrelo, «*O porto de Lisboa...*, *ob.cit.*, p.5

<sup>167</sup> «Parecer da subcomissão aprovado em 5 de Novembro de 1912», in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, n.ºs 8-9, 31ª série, Tipografia Universal, Lisboa, Ago.-Set. de 1913, pp.259-266.

*um dos mais importantes acontecimentos do século XX*<sup>168</sup>, não tivera o impacto augurado para o porto de Lisboa, apesar das suas *condições superiores para receber grandes transatlânticos*, e da sua *situação especial em relação às mais importantes capitais da Europa*<sup>169</sup>.

## QUADRO 11

### Movimento de passageiros (1907-1925)

Anos	Embarcados	Desembarcados
1907	25 290	26 710
1908	32 199	32 801
1909	33 753	34 247
1910	33 509	33 491
1911	36 488	36 512
1912	38 865	39 135
1913	44 567	45 433
1914	49 761	50 239
1915	38 712	39 288
1916	26 361	28 639
1917	17 797	18 203
1918	22 851	24 149
1919	28 975	37 588
1920	52 868	41 893
1921	31 938	38 614
1922	38 646	34 552
1923	39 149	37 332
1924	34 264	35 124
1925	33 656	32 820

**Fonte:** Arnaldo Araújo Sousa (Coord.), *Le Port de Lisbonne*, Imprensa da Biblioteca Nacional de Lisboa, Bertrand (Frères) Ltd., Lisboa, 1926, p.101.

*Em 1921, o porto de Lisboa contava já com 6584m lineares de cais acostáveis, uma área coberta de armazéns e telheiros de cerca de 80.000m<sup>2</sup> e um equipamento que compreendia, além de mais de 50 guindastes elétricos, hidráulicos e a vapor, um importante material terrestre e fluvial.*<sup>170</sup>

Por esta altura, existiam já, na 1ª secção do porto, cinco entrepostos comerciais que ocupavam uma área total de 123 513 m<sup>2</sup> mas que começavam a dar sinais de serem insuficientes face à elevada procura a que se achavam sujeitos<sup>171</sup>.

<sup>168</sup> João da Silva Correia, «O canal do Panamá», in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 1, 33ª série, Tipografia Universal, Lisboa, Jan. de 1915, p.5.

<sup>169</sup> *Idem, ibidem*, p.13.

<sup>170</sup> Cf. António J. C. Maia Nabais, *Referências Históricas do Porto de Lisboa*, Lisboa, Administração Geral do Porto de Lisboa, 1991, p.165.

<sup>171</sup> Vale lembrar que as mercadorias entradas nestes entrepostos, vindas do mar, beneficiavam de um regime especial, não estando sujeitas a direitos alfandegários, desde que se destinassem a reexportação

## QUADRO 12

### Entrepósitos do porto de Lisboa (c. 1924)

Entrepósitos	Destinado a mercadorias:	Área coberta (m <sup>2</sup> )	Área total (m <sup>2</sup> )	Nº de armazéns
Entrepósito de St <sup>a</sup> Apolónia	estrangeiras	7 426	20 720	6
Entrepósito Colonial	coloniais	19 258	20 784	8
Entrepósito Central	estrangeiras	27 302	27 302	?
Entrepósito de Santos	estrangeiras	?	46 715	?
Entrepósito de Alcântara	estrangeiras	?	7 992	3

Fonte: Arnaldo Araújo Sousa (Coord.), *Le Port de Lisbonne, ob.cit.*, pp.60-66.

## QUADRO 13

### Área das docas e terraplenos (c. 1924)

Docas	(m <sup>2</sup> )	Terraplenos	(m <sup>2</sup> )
Doca do Terreiro do Trigo	15 000	Na 1 <sup>a</sup> secção	683 150
Doca da Alfândega	15 000	Na 2 <sup>a</sup> secção	687 150
Doca do Cais do Sodré	4 560	Na 3 <sup>a</sup> secção (em projeto)	-
Entrada do anteporto	83 000		
Doca de Santos	169 060		
Doca de Alcântara	152 596		
Doca de Santo Amaro	26 000		
Doca de Belém	18 000		
Doca do Bom Sucesso	21 000		
<b>Total da área molhada</b>	<b>504 216</b>	<b>Total da área de terraplenos</b>	<b>1 370 300</b>

Fonte: Arnaldo Araújo Sousa (Coord.), *Le Port de Lisbonne, ob.cit.*, p.59.

No que dizia respeito às receitas da Administração do Porto de Lisboa, eram estas provenientes das taxas cobradas no porto: pelos serviços prestados ao tráfego comercial; pela acostagem e estacionamento dos navios; pelo aluguer de material flutuante, de armazéns e terreiros nos terraplenos; pelos serviços de carga e descarga de passageiros e bagagens; pelos serviços de reparação de embarcações; pela utilização de planos inclinados e cais de construção,... Sempre que se verificasse um excedente de receita sobre a despesa, o valor deveria ser canalizado para melhoramentos gerais e para a aquisição do material de apetrechamento portuário em falta.

Contudo, vários foram os momentos em que os capitais disponíveis não foram suficientes para acudir às necessidades de melhoramento do porto. A Grande Guerra a partir de 1914; o agravamento das despesas acentuado a partir de 1916-1917; a inflação e depreciação da moeda que se lhe seguiu e que, novamente, se fizeram sentir entre 1921 e 1926<sup>172</sup>, impediram, de resto, que se obtivessem os capitais necessários à realização de melhoramentos e

<sup>172</sup> Cf. António J. C. Maia Nabais, *Referências Históricas...*, ob.cit., p.165.

apetrechamentos, ficando de novo o porto desprovido das condições ideais ao seu funcionamento.

Requerendo as infraestruturas portuárias constante atenção e manutenção, pela sua própria natureza e propensão para 'imprevistos', fácil é perceber o dilema com que o porto da capital se deparou cíclica e recorrentemente.

**QUADRO 14**  
**Receita e despesa da Administração do porto de Lisboa (1907-1927)**

EXERCÍCIOS	RECEITA		DESPESA		SALDO TOTAL
	Ordinária	Extraordinária	Ordinária	Extraordinária	(Anual)
<b>1907-1908</b>	497 149\$347	208 557\$949	326 801\$243	226 567\$836	152 338\$217
<b>1908-1909</b>	532 208\$032	-	337 174\$082	106 255\$893	88 778\$057
<b>1909-1910</b>	579 260\$947	-	344 986\$731	148 554\$303	85 719\$913
<b>1910-1911</b>	629 568\$248	-	384 960\$245	64 889\$627	179 718\$376
<b>1911-1912</b>	644 571\$877	-	428 914\$096	120 170\$484	95 487\$297
<b>1912-1913</b>	762 284\$138	1 130\$315	453 588\$868	589 242\$029	-279 416\$444
<b>1913-1914</b>	781 995\$47	366\$20	522 731\$400	178 582\$34	81 047\$93
<b>1914-1915</b>	701 820\$65	3 214\$48	528 045\$110	396 446\$09	-219 456\$07
<b>1915-1916</b>	877 401\$28	530 796\$81	693 148\$120	795 794\$16	-80 744\$19
<b>1916-1917</b>	1 184 328\$51	1 595 000\$04	798 664\$110	774 681\$21	1 205 983\$23
<b>1917-1918</b>	1 274 020\$22	15 897\$40	951 518\$490	778 741\$36	-440 342\$23
<b>1918-1919</b>	1 786 695\$46	1 531 780\$07	1 445 277\$890	1 453 545\$38	419 652\$26
<b>1919-1920</b>	3 423 707\$64	2 055 264\$20	2 560 654\$260	874 165\$50	2 044 152\$08
<b>1920-1921</b>	6 007 830\$78	3 009 913\$00	5 544 639\$970	2 163 488\$93	1 309 614\$88
<b>1921-1922</b>	8 328 417\$97	10 804\$00	6 342 880\$470	3 917 163\$04	-1 920 821\$54
<b>1922-1923</b>	16 470 416\$83	80 209\$11	11 056 625\$220	1 002 609\$34	4 491 391\$38
<b>1923-1924</b>	17 470 416\$12	5 016 201\$51	9 282 288\$10	11 257 498\$28	2 081 011\$25
<b>1924-1925</b>	22 353 419\$09	60 047\$12	12 010 286\$360	2 837 454\$87	7 565 724\$98
<b>1925-1926</b>	24 653 272\$60	2\$00	13 110 821\$70	2 434 373\$69	9 108 079\$21
<b>1926-1927</b>	24 124 987\$01	-	13 027 196\$77	2 239 507\$34	8 858 282\$90

**Fonte:** Estatística dos Anos Económicos de 1919-1920 a 1926-1927 da Repartição de Contabilidade e dos Anos Cíveis de 1917 a 1927 da Secção de Estatística, Administração Geral do Porto de Lisboa, Imprensa Nacional, Lisboa, 1928, pp.48-49.

Note-se que, não obstante o constante e crescente aumento verificado ao nível das receitas (patente no quadro acima), em parte motivado pela extensão comercial do porto e pelas novas condições que lentamente este ia conseguindo proporcionar à navegação, é deveras difícil fazer uma comparação entre os anos anteriores e posteriores à Grande Guerra, não só pelas consequências que esta trouxe consigo e a que nos referimos já, mas também porque em alguns momentos foi necessário cobrar sobretaxas temporárias e alterar as tarifas portuárias, com o claro propósito de aumentar receitas para contrabalançar as sempre crescentes despesas.<sup>173</sup>

A 20 de Fevereiro de 1924, aquando do 2º Congresso Colonial Nacional, não espanta que, na tese apresentada por João Alexandre Lopes Galvão, continuasse latente o pedido de melhoramentos e apetrechamento do porto de Lisboa, tido como causa direta das demoras e elevados custos das operações de carga e descarga de mercadorias. Encontrava-se numa

<sup>173</sup> Arnaldo Araújo Sousa (Coord.), *Le Port de Lisbonne, ob.cit.*, p.114.

situação lastimável o *serviço de tráfego dos entrepostos (carga, descarga e arrumação de mercadorias)*, (...) o pessoal braçal empregado no serviço tinha de ser numeroso, porque as facilidades de carga, descarga e transporte [eram] mínimas (...), o cais do entreposto nem guindastes tem! (...) O transporte da mercadoria e sua arrumação; o carregamento dos vagões e das carroças ou camiões, tudo se faz por processos primitivos e dispendiosos.<sup>174</sup>

Procurando melhorar a situação, fecharam-se, em 1926, vários contratos para a aquisição de diverso material: três rebocadores (um para o serviço de alto mar<sup>175</sup>, e dois para o serviço do porto); uma draga com o dobro da potência daquela que existia (aquisição deveras urgente, devido ao estado de assoreamento em que se encontravam os cais); quatro barcas de água com motor próprio (material que não existia no porto até à data); dois batelões, para o transporte de carga e malas. Adquiriram-se ainda seis novos guindastes elétricos (para melhorar o serviço de carga e descarga na doca de Alcântara) e duas placas giratórias para guindastes, destinadas a permitir que os guindastes fossem usados no cais exterior e na doca de Alcântara.

Em Agosto de 1927, seria, finalmente, inaugurada a ponte que estabelecia ligação entre a estação de Sanidade Marítima e a Rocha do Conde de Óbidos, um *assunto que vinha ocupando as administrações do porto há cerca de dez anos*.<sup>176</sup> Foram arranjados os pavimentos e colocados postos de iluminação na área circundante.

Dez anos mais tarde, a 30 de Outubro de 1937, num discurso proferido pelo Engenheiro Cid Perestrelo, aquando da sessão solene comemorativa do cinquentenário da inauguração das obras da 1ª secção do porto de Lisboa<sup>177</sup>, dizia este que o porto de Lisboa havia custado (até 1937), *em obras fixas e instalações, cerca de 600 000 contos, ou seja um pouco mais de 5 milhões de libras, e necessitava ainda, para se completar, de mais 1 ou 2 milhões*.<sup>178</sup> Contudo, e apesar de tão elevada soma gasta, sem se achar ainda o porto nas condições de apetrechamento ideais e requerendo ainda mais investimento, Cid Perestrelo não deixava de ressaltar que *toda a despesa nele feita será largamente reprodutiva, pelos benefícios que traria à economia do País. Este porto, em que a natureza fez quase tudo aquilo que, à custa de*

---

<sup>174</sup> Cf. João Alexandre Lopes Galvão, «Melhor utilização do Porto de Lisboa como entreposto colonial», 2º Congresso Colonial, Nacional, 1924, p.7.

<sup>175</sup> Leia-se: «O Cabo Espichel, grande e novo rebocador de socorro à navegação», in *Diário de Notícias*, 18-10-1927, p.2.

<sup>176</sup> CF. B. de Paiva A., *O porto de Lisboa, Ideias e Factos*, ob.cit., 1928, p. 26.

<sup>177</sup> Recorde-se que a inauguração das obras ocorrera a 31 de Outubro de 1887.

<sup>178</sup> Afonso Cid Perestrelo, «*O porto de Lisboa...*», ob.cit., p.15

*pesados sacrifícios e de inoportáveis despesas, se tem feito nos outros portos, tudo vale e tudo merece.*<sup>179</sup>

O quadro abaixo permite facilmente perceber a importância e posicionamento do porto de Lisboa, no respeitante ao movimento marítimo, comparativamente a alguns dos principais portos da Europa.

**QUADRO 15**  
**Movimento Marítimo em alguns dos principais portos da Europa (1920-1926)**  
(Toneladas entradas)

PORTOS	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Anvers	11 877 454	14 850 904	17 266 571	19 951 463	22 197 914	23 231 838	26 214 130
Roterdão	7 328 509	10 438 415	12 291 957	11 495 295	15 521 830	16 864 105	21 495 835
Hamburgo	4 486 000	9 421 000	13 005 089	15 344 000	15 540 000	16 692 000	17 423 000
Marselha	7 543 560	7 683 937	8 755 552	10 068 061	10 603 750	11 515 005	12 099 035
Lisboa	6 696 797	7 243 662	8 004 067	8 605 511	9 077 414	9 611 398	9 896 704
Génova	4 457 267	5 126 166	6 210 258	6 981 292	7 955 793	8 560 490	8 982 539
Havre	5 419 157	5 245 838	6 037 829	6 262 026	6 952 393	7 058 568	7 754 748
Vigo	2 336 781	5 179 812	6 042 922	6 316 042	7 136 296	6 963 350	7 202 507
Bremen	1 622 659	3 160 709	4 743 101	5 518 000	5 302 561	5 896 424	7 300 526
Copenhaga	3 526 059	3 717 458	3 762 684	4 666 049	4 661 323	4 748 000	4 984 238
Rouen	3 646 664	2 671 086	4 158 686	4 172 078	3 686 570	3 301 517	2 998 733
Bordéus	2 827 667	2 494 201	2 889 506	3 687 069	3 651 034	3 771 043	3 399 218
Dunquerque	2 005 431	1 459 843	2 900 216	4 396 214	4 031 413	3 939 652	3 266 172
Barcelona	1 828 041	1 852 695	1 910 817	3 618 820	4 575 286	4 441 474	-

**Fonte:** *Estatística dos Anos Económicos de 1919-1920 a 1926-1927 da Repartição de Contabilidade e dos Anos Civis de 1917 a 1927 da Secção de Estatística*, Administração Geral do Porto de Lisboa, Imprensa Nacional, Lisboa, 1928, p.51.

Não admira, portanto, que muitas tivessem sido as vozes que, ao longo de décadas, surgiram em defesa de maiores investimentos e melhoramentos no porto da capital. Lisboa era, de facto um dos portos europeus mais frequentados pela navegação, competindo lado a lado, com Roterdão, Hamburgo, Marselha.

De notar também que, em 1925, se achavam presentes em Lisboa corpos consulares de 47 nações mundiais<sup>180</sup>. Um ponto que ajuda igualmente a perceber a importância reconhecida ao porto português e ao seu estratégico posicionamento face às rotas e relações comerciais.

<sup>179</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>180</sup> Arnaldo Araújo Sousa (Coord.), *Le Port de Lisbonne*, Imprensa da Biblioteca Nacional de Lisboa, Bertrand (Frères) Ltd., Lisboa, 1926, pp.153-155.

## QUADRO 16

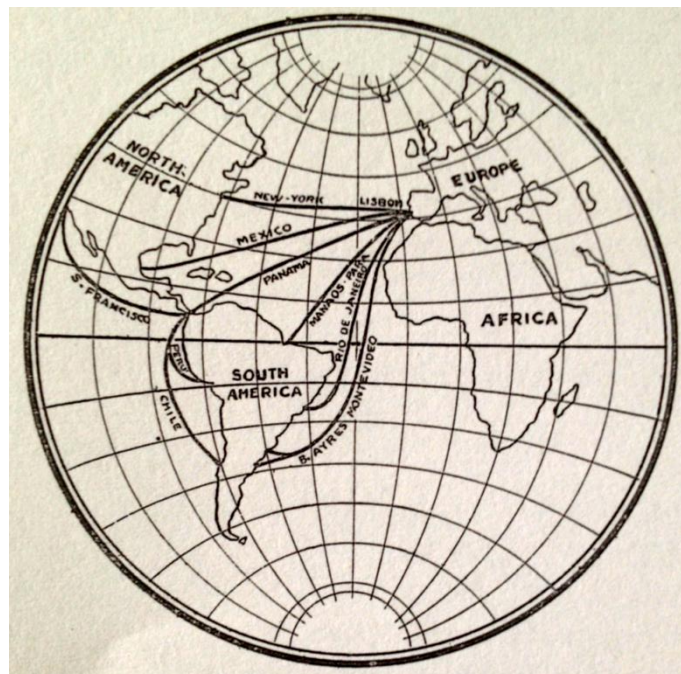
### Corpos Consulares presentes em Lisboa (c. 1925)

CORPOS CONSULARES				
Alemanha	Cuba	Haiti	Países Baixos	Eslovénia
Argentina	Dinamarca	Espanha	Panamá	Sião
Áustria	Dominicana	Honduras	Paraguai	Suécia
Bélgica	Equador	Itália	Pérsia	Suíça
Bolívia	Estados Unidos	Japão	Perú	Tcheco-Eslováquia
Brasil	Finlândia	Libéria	Roménia	Uruguai
Chile	França	México	Rússia	Venezuela
China	Grã-Bretanha	Mónaco	El Salvador	
Colômbia	Grécia	Nicarágua	Sérvia	
Costa Rica	Guatemala	Noruega	Croácia	

**Fonte:** Arnaldo Araújo Sousa (Coord.), *Le Port de Lisbonne, ob.cit.*, pp.153-155.

## IMAGEM 2

### Posicionamento estratégico do porto de Lisboa



**Fonte:** Arnaldo Araújo Sousa (Coord.), *Le Port de Lisbonne, ob.cit.*, p.12.

Para uma ideia de conjunto, relativamente à evolução do tráfego portuário do porto de Lisboa, entre 1900 e 1930, atente-se no quadro seguinte.

## QUADRO 17

### Navios entrados e mercadorias carregadas e descarregadas no porto de Lisboa (1900-1930)

ANOS	Entradas de Navios		Mercadorias (carga marítima em toneladas)		
	Nº de Entradas	Toneladas de arqueação bruta total	Carregadas	Descarregadas	TOTAIS
1900	2 772	3 612 051	-	-	-
1901	2 954	3 050 352	-	-	-
1902	2 913	4 324 026	-	-	-
1903	3 029	4 916 701	-	-	-
1904	2 995	5 003 419	463 825	1 116 476	1 580 301
1905	3 092	5 133 957	406 970	1 116 508	1 523 478
1906	3 321	5 842 378	463 470	1 174 454	1 637 924
1907	3 164	6 453 412	450 727	1 202 260	1 652 987
1908	3 208	7 121 841	479 122	1 281 349	1 760 471
1909	3 288	7 372 692	593 728	1 282 407	1 876 135
1910	3 541	8 177 282	606 211	1 324 914	1 931 125
1911	3 191	8 122 531	568 033	1 333 167	1 901 200
1912	3 353	8.916.323	600 950	1 526 901	2 127 851
1913	3 441	10 557 414	718 370	1 689 302	2 407 762
1914	3 714	9 463 031	672 086	1 483 058	2 155 144
1915	2 982	5 733 821	680 080	1 282 206	1 962 286
1916	2 521	4 298 800	680 527	1 336 936	2 017 463
1917	1 455	1 858 135	415 746	603 635	1 010 381
1918	1 096	1 012 891	289 160	482 543	771 703
1919	2 706	3 976 496	498 484	1 142 088	1 640 572
1920	3 226	6 696 797	507 391	1 166 787	1 674 178
1921	3 368	7 243 662	401 419	1 089 511	1 490 930
1922	3 614	8 004 067	475 200	1 175 868	1 651 068
1923	3 706	8 605 511	417 552	1 090 706	1 508 258
1924	4 109	9 077 414	432 634	1 032 941	1 465 575
1925	4 373	9 611 398	376 584	1 031 318	1 407 902
1926	3 719	9 896 734	383 238	1 111 686	1 494 924
1927	3 861	10 856 184	366 256	1 231 973	1 598 229
1928	4 145	12 067 006	368 498	1 172 320	1 540 818
1929	3 986	12 032 014	584 412	1 370 469	1 954 881
1930	4 141	13 152 724	538 749	1 374 319	1 913 068

Fonte: António Nabais, *100 anos do Porto de Lisboa*, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, 1987, p.143.

Apesar de todas as instabilidades e dificuldades, políticas e económicas, e das debilidades dos seus serviços, evidenciadas nos anos de guerra, o porto de Lisboa acabou por ser, no contexto nacional, o porto que maiores benefícios recebeu do Estado. Situação justificável por se tratar do porto da capital.

De resto, ao longo de todo o período republicano, ainda que as condições e apetrechamento do porto estivessem aquém do que se pretendia e ambicionava para o principal porto do País, foi este o porto que maior número de diplomas legislativos originou e que maior número de dotações recebeu<sup>181</sup>.

<sup>181</sup> Cf. Ana Prata, *Políticas Portuárias... ob.cit.*, Anexo 7: Legislação Publicada em Diário do Governo relativa ao sector portuário, pp. 133-148.



## 2.2. Sistema Douro-Leixões.

### 2.2.1. Porto e barra do Douro: as limitações

Situado na foz do rio Douro, é a estabilidade deste porto influenciada, quer pela ação das correntes interiores e fluviais, quer pelas correntes permanentes das águas do mar. Por isso, desde cedo se tomou consciência e se reconheceram os inconvenientes da barra do Douro, procurando dar-lhes remédio, empregando-se diversos meios para o bem do comércio e da navegação, quer por providências administrativas, quer por intermédio de obras de correção ou melhoramento.

Contudo, tomavam-se providências isoladas e muito direcionadas à resolução de um problema específico, negligenciando-se o quadro de problemas mais vasto, e não se operando os essenciais estudos e observações de base.<sup>182</sup> A falta de registo dessas observações fez-se sentir, sendo, desde logo, frisada pelo engenheiro hidráulico Sir John Rennie, no seu relatório de 14 de Junho de 1855. Esta situação levou a que o Governo encarregasse a Comissão Geológica, Corográfica e Hidrográfica do Reino a proceder àqueles estudos, iniciados pelo engenheiro Caetano Maria Batalha<sup>183</sup>, em 1861.

Pela maior parte, as obras consistiam em tentativas pontuais, sem persistência, e sem se encontrarem subordinadas a um plano maduramente estudado e aceite. Isto, quando não eram ditadas para acudir aos danos causados pelas cheias, ou para satisfazer interesses locais, de âmbito e benefícios limitados.<sup>184</sup> *Nota-se ainda que os poucos cais que existem, obedeceram só a comodidades particulares, ou de determinada ordem, sem procurarem melhorar o regímen do rio, nem facilitar à navegação geral os meios de realizar as suas operações terrestres de carga e descarga, tendo de recorrer-se para este fim às barcas, que recebem os produtos e as mercadorias e os transportam por terra. É este um processo primitivo, a que são inerentes os inconvenientes da demora, da carestia e das avarias e perigos que sofrem as mercadorias.*<sup>185</sup>

Entre 1850 e 1869, vários foram os projetos e propostas apresentados ao Governo de livre iniciativa dos seus autores ou requisitados mesmo pelo Governo<sup>186</sup>. Sendo o porto do Douro o

---

<sup>182</sup> Análise e estudo do regime de ventos, correntes, marés, cheias, chuvas, aluviões...

<sup>183</sup> Caetano Maria Batalha (n. 11/06/1810; m. 21/10/1881). Oficial da Marinha e engenheiro hidrógrafo. Participou na comissão nomeada, em 1836, para os trabalhos geodésicos do reino; levou a cabo a retificação da carta hidrográfica do porto e barra de Lisboa; elaborou a planta do porto de Peniche e das Berlengas; concluiu, em 1863, o levantamento da planta hidrográfica do Douro; e, em 1871, foi nomeado presidente de uma comissão encarregada de elaborar um plano geral de melhoramentos e obras na margem direita do rio Tejo. *In Verbo Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*, Vol. IV, *ob.cit.*, pp. 363-364.

<sup>184</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. I, pp. 246.

<sup>185</sup> *Idem, ibidem*, p. 238.

<sup>186</sup> Projeto de Gayfier (1854), engenheiro-chefe do corpo francês de pontes e calçadas; Projeto de Freebody (1854), engenheiro inglês contratado pelo governo; Projeto de Sir John Rennie (1855), engenheiro inglês vindo a

segundo mais importante do País, dependendo dele a atividade comercial da região Norte e, principalmente, o negócio dos vinhos do Porto, tornava-se demais evidente a necessidade de se apostar no seu melhoramento.

Contudo, a maior dificuldade do porto do Douro, e que maiores inconvenientes causava ao comércio e à navegação, eram as cheias, pelas violentas correntes que originavam e que impediam, por vezes totalmente, o movimento marítimo, expondo os navios fundeados a grandes avarias e naufrágios. E, anos houve, em que a interrupção da navegação, devido às cheias, chegou a 60 dias<sup>187</sup>. Isto dá ideia dos prejuízos que daqui resultavam para o comércio e para a navegação, bem como do progressivo receio das embarcações estrangeiras em aportar ao Douro, em determinados períodos do ano.

**QUADRO 18**  
**Barra do Douro inacessível à navegação (1871-1883)**

Anos	Dias com a barra do Douro fechada
1871	51
1872	84
1873	57
1874	45
1875	55
1876	67
1877	50
1878	53
1879	71
1880	60
1881	105
1882	85
1883	40
<b>Total</b>	<b>823</b>
<b>Média</b>	<b>68</b>

**Fonte:** Diário da Câmara dos Senhores Deputados, *Relatório da proposta de lei nº 38 D*, 1883, p.716.

Foi o naufrágio do vapor *Porto* que, em 29 de Março de 1862, a pequena distância de terra, por não poder entrar na barra do Douro, despertou a atenção dos governos para a resolução de um problema que, já de há muito, estava na tela da discussão<sup>188</sup>: a criação de um porto que servisse, por assim dizer, de *ante-porto* ao porto comercial do Douro.

---

Portugal a convite do governo para estudar soluções para o porto do Douro; Projeto de Knox (1858), engenheiro inglês; Proposta do engenheiro português José Carlos Conrado de Chelmiki (1859); Projeto do engenheiro hidrógrafo Caetano Maria Batalha; Projeto do engenheiro francês H. Lazeu que este, em Dezembro de 1863, ofereceu à câmara municipal do Porto; Projeto de Léo de La Peyrouse (1864), o qual foi autorizado por portaria de 4 de Abril de 1865, mas não foi executado; Projeto de Robert Messer (1865); Projeto de Manuel Affonso de Espregueira (1866). In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. I, pp. 201-389.

<sup>187</sup> Fez-se o registo das cheias desde 1863 e até ao final de 1902 e, durante esse período, houve 43 cheias, que duraram 156 dias e que interromperam a navegação por 262 dias. In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, Vol. I, p. 224.

<sup>188</sup> Os engenheiros Freebody e John Rennie apresentaram, em 1855, dois projetos procurando a melhor forma de criar em Leixões um porto comercial, para grande vantagem da navegação. Em 1864, o engenheiro Manuel Afonso de Espregueira é encarregado pelo governo de estudar os melhoramentos de que seria suscetível a barra do

Neste contexto, vários engenheiros começaram a avaliar possibilidades e a pensar em soluções, chegando à conclusão que o porto do Douro devia ser complementado pela criação de um porto de abrigo, onde, em caso de impossibilidade de entrada na barra, os navios pudessem recolher-se em segurança. E o melhor local para atuar como complemento do Douro parecia ser Leixões.<sup>189</sup> A este propósito, Adolfo Loureiro refere que, *quanto maiores fossem os melhoramentos do porto do Douro, mais necessário se tornaria o de Leixões. E isto, que parecia um paradoxo, não o era, pois que a maneira de aproveitar melhor o porto do Douro, consistia em facultar aos navios que o frequentassem, lugar onde se acolhessem e ficassem seguros, enquanto não pudessem entrar no porto.*<sup>190</sup>

A partir de 1869, começou uma nova época para as obras do porto do Douro, passando a constituir uma direção independente, confiada ao distinto engenheiro Afonso Joaquim Nogueira Soares<sup>191</sup>, que as dirigiu até 1892, época em que passaram para a administração da Junta Administrativa. Foi sob a administração de Nogueira Soares que, possivelmente devido ao longo período da sua gerência, se realizaram obras importantes, sujeitas já a um plano mais consertado.

Em 6 de Dezembro de 1873, foi apresentado, por Nogueira Soares, o primeiro projeto de conjunto para as obras a levar a cabo no porto do Douro, o qual foi sendo, depois, sucessivamente modificado e aperfeiçoado por novos estudos, relatórios e memórias que, durante a sua longa administração, foi este engenheiro enviando ao Governo.

A questão das obras do porto do Douro, foi, com efeito, uma das mais importantes e controversas, o que justifica a vasta quantidade de projetos, pareceres e estudos, que continuamente foram apresentados e propostos.

Refira-se, a título de exemplo, o Projeto denominado *Lavadores*, apresentado por Eduardo Moser. Elaborado pelos engenheiros W. Trery and Sons, tinha por fim não deslocar o movimento comercial das margens do Douro para outro ponto. O local escolhido para um porto artificial ao Sul da barra localizava-se em frente da povoação de Lavadores e da praia chamada da Pedra do Cão. Este porto, ou antes, ante-porto, que se projetava, comunicaria diretamente com o porto do Douro por meio de um canal. Esta proposta foi vista pelos comerciantes da

---

Douro, e a possibilidade de construção de um porto artificial nas proximidades do Porto. O projeto foi apresentado em Março de 1965.

<sup>189</sup> Lembremos, por exemplo, o projeto apresentado por Manuel Afonso Espregueira, em 1865, onde se traçam planos de obras para melhoramentos no Douro, e se pensa nas potencialidades que teria um porto de abrigo, auxiliar do Douro, em Leixões, propondo-se para este também alguns trabalhos.

<sup>190</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. I, p. 300.

<sup>191</sup> Cf. Afonso Joaquim Nogueira Soares, “Direção das obras da barra do Douro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo I, nº 13, Janeiro, 1871, pp.23-35

Ribeira e pela Associação Comercial do Porto, que temiam a deslocação das redes comerciais para a zona de Matosinhos, como melhor solução, comparativamente à hipótese do estabelecimento de um porto de abrigo em Leixões. Contudo, o projeto não teve andamento.

De referir, é também um plano elaborado em 1880, pelo engenheiro Russel Aitkens, em satisfação a um abaixo-assinado que lhe fora enviado por 250 comerciantes do Porto, visando o melhoramento do porto e barra do Douro.

Relativamente a toda a polémica que, em crescendo, rodeava as obras e melhoramentos do porto do Douro, foi emitido um parecer, em Março de 1880, pelos engenheiros Silvério Augusto Pereira da Silva, Adolfo Ferreira de Loureiro<sup>192</sup> e Afonso Joaquim Nogueira Soares<sup>193</sup>, onde estes esclareciam que obras de circunstância, *sem que não se destruam as causas* maiores do problema, apenas produziriam *resultados transitórios, sem influência durável, (...) e sendo aqueles trabalhos relativamente caros, não seriam compensados pelos resultados obtidos. Sendo indubitável que, quaisquer que sejam os sacrifícios que se façam, não conseguirão dar à barra do Douro as condições de acessibilidade, segurança, e navegabilidade exigidas por uma navegação de primeira ordem, será sempre o porto de Leixões<sup>194</sup> a solução necessária da questão que tanto interessa o país e a cidade marítima do Porto, da qual o novo porto de Leixões será o complemento.*<sup>195</sup>

De incontestável importância foi, contudo, a construção do ramal da Alfândega, terminada a 17 de Junho de 1881, e que veio satisfazer uma grande necessidade pública, pondo o porto do Douro e a sua Alfândega em comunicação com a estação de Campanhã e, portanto, com o resto do País e com Espanha, facilitando, às províncias do Norte dos dois países, o acesso ao porto do Douro para as suas transações comerciais.

Era por demais evidente, contudo, que o porto do Douro tinha limitações físicas impossíveis de contornar, sendo por isso necessário avançar com uma solução. *As interrupções sucessivas e demoradas paralisam o trabalho de muita gente (...); perturbam a regularidade*

---

<sup>192</sup> Cf. Adolfo Loureiro e Silvério Augusto Pereira da Silva, “Parecer da Comissão encarregada do estudo dos diversos projetos do porto artificial de Leixões e do melhoramento da barra do Douro”, [por Portaria de 28 de Novembro de 1878], in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n.ºs 148-149, Abril-Maio, 1882, pp. 170-194.

<sup>193</sup> Cf. Afonso Joaquim Nogueira Soares, “Parecer, em separado, de um dos membros da comissão nomeada pela Portaria de 28 de Novembro de 1878, relativa ao porto artificial de Leixões e barra do Douro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n.ºs 148-149, Abril-Maio, 1882, pp. 195-207.

<sup>194</sup> Entre 1883 e 1891, quase todos os trabalhos e estudos se concentraram no porto de Leixões, e no modo de melhor o adaptar a porto de abrigo, como complemento do porto do Douro. In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, Vol. I, p. 355.

<sup>195</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 316.

*do serviço aduaneiro; e não só causam prejuízos às embarcações como aos negociantes de todas as classes.*<sup>196</sup>

A convite do governo português, John Coode, um dos mais célebres engenheiros hidráulicos ingleses, estudou também a questão do Douro e as suas conclusões foram perentórias:

*«Depois de considerar, com o máximo cuidado, esta matéria sob todos os aspetos, com um vivo desejo de descobrir, se fosse possível, algum modo de evitar as anormais dificuldades que se oferecem para a construção de um porto satisfatório, dentro ou muito próximo da entrada do Douro, sou forçado, com a maior relutância, a chegar à conclusão (...) de que as condições físicas são tão desfavoráveis, que o resultado seria uma desilusão e que é muito mais conveniente aos interesses da cidade (...) do Porto que se construa um porto comercial em lugar vizinho.*

*Estabelecido este ponto, creio que pouca ou nenhuma dúvida haverá de que o local, a que se deve dar a preferência, é o que fica defronte de Leça da Palmeira, onde as rochas de Leixões oferecem considerável extensão, um abrigo natural contra os ventos do N. e do W.»*<sup>197</sup>

O decreto de 29 de Outubro de 1891, criou a Junta Administrativa das Obras da Barra do Douro, a qual devia ser composta por três diretores da Associação Comercial do Porto, pelo chefe do departamento marítimo do Norte, e pelo engenheiro que superintendesse nos serviços do rio Douro. A esta Junta foram consignados todos os rendimentos e verbas destinados às obras e à administração das mesmas. O regulamento de 26 de Abril de 1892, definindo e regulando as atribuições da Junta, preceituava, no seu artigo 9º, que a mesma Junta devia elaborar o plano geral das obras a executar, para ser, depois, submetido à aprovação do Governo.

Em 4 de Julho de 1899, foi o projeto elaborado pelo engenheiro Artur Carlos Machado Guimarães, enviado ao Governo e orçado em 1 883 369\$154. O então chefe dos Serviços Fluviais e Marítimos, engenheiro João José Pereira Dias, considerou este projeto uma louvável aspiração, mas, não havendo os elementos técnicos suficientes para assegurar que as obras projetadas produziram o desejado efeito, considerou prudente não se executar o projeto, pois acreditava que os resultados não seriam em proporção do seu custo.

---

<sup>196</sup> Cf. Relatório do Presidente da Sociedade de Geografia in *Boletim da Sociedade de Geografia Comercial do Porto*, no 1, série 2, Junho de 1883, s.e., 1883, p. 20

<sup>197</sup> J. Fernando de Souza, *Os Portos Comerciais do Douro e de Leixões e a sua ligação com os caminhos-de-ferro do País*, Tipografia dos Caminhos-de-Ferro do Estado, Lisboa, 1910, p.9.

Não tendo tido seguimento aquele projeto, continuaram as queixas do comércio pelas más condições do porto. E, para satisfazer o requerimento do centro comercial da cidade do Porto, que instava por que ao menos lhe fosse permitido estabelecer um cais avançado para carga e descarga, apresentou, a 4 de Novembro de 1895, a 1ª Circunscrição Hidráulica, a cargo do engenheiro João Tomás da Costa, um projeto, condições e caderno de encargos para a construção, por empreitada, de um cais na margem direita do Douro. Porém, peripécias, conflitos, e interesses vários, entre a Alfândega, o adjudicatário e algumas firmas, levaram a que, após a realização de dois concursos públicos<sup>198</sup>, o assunto não tivesse mais andamento.

As características naturais do porto do Douro, as cheias, o regime torrencial, e os limites de espaço para a expansão de cais, docas e terraplenos, evidenciavam que, por mais estudos e planos, e por mais capitais investidos, existiria sempre um limite nas melhorias que se podiam fazer com vista ao maior desenvolvimento e apetrechamento do porto. Acresce a isto, o facto do regime das cheias, impossível de solucionar, colocar anualmente em causa, pela sua violência, os melhoramentos e construções que se iam fazendo. Assim, na impossibilidade de desenvolver, como seria desejável, o porto do Douro, a transformação de Leixões em porto de abrigo parecia ser, de facto, a melhor solução, compensando-se, deste modo, as debilidades do Douro. Defensora desta ideia era, desde logo, a Sociedade de Geografia Comercial do Porto, que logo em 1883 defendia que *o único meio de melhorar radicalmente as condições marítimas do Porto [era] a construção de um porto artificial (...) livre das aluviões afluentes do rio Douro*, sendo que *o melhor local para a realização dessa obra* era, para a Sociedade, *a bacia de Leixões*.<sup>199</sup>

Contudo, os interesses locais das populações e comerciantes da zona da Ribeira, e a Associação Comercial do Porto, não viram essa opção com bons olhos, temendo a perda de importância do porto do Douro, o decréscimo dos seus negócios e lucros, e a deslocalização, para a zona de Matosinhos, das redes de tráfego, e de alguns armazéns e indústrias.

Durante largas décadas, a questão Douro-Leixões foi das que maior polémica gerou. De nada serviam os argumentos daqueles que eram a favor da opção de Leixões, ou os vários exemplos *tranquilizadores* e frequentemente apresentados de casos semelhantes com excelentes resultados no estrangeiro. A saber: o porto de Flessingen, situado a grande distância de Antuérpia na embocadura do Escalda; o porto de Sait Nazaire, na embocadura do Loire, distante de Nantes; o de Pauillac, na embocadura do Garonne, a sessenta quilómetros de

---

<sup>198</sup> O primeiro, realizado em 29 de Setembro de 1896, e o segundo, a 20 de Setembro de 1897. In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. I, p. 352.

<sup>199</sup> Cf. Relatório do Presidente da Sociedade de Geografia in *Boletim da Sociedade de Geografia Comercial do Porto*, no 1, série 2, Junho de 1883, s.e., 1883, p. 22.

Bordéus, entre outros. Todos os portos *construídos por necessidade de melhorar as condições marítimas de cidades ricas e importantes, e que em vez de lhes causarem deslocação de comércio ou depreciação de propriedades, contribuíram poderosamente para o rápido desenvolvimento de um e para a considerável elevação de valor de outras.*<sup>200</sup>

E os impasses e não decisões, ao invés de assegurarem a continuidade da importância comercial da cidade do Porto, agravaram as condições do porto, o que, conseqüentemente, se refletiu no movimento comercial e na economia de toda a região do Norte do País. Tivessem sido tomadas, mais cedo e assertivamente, algumas decisões, e menores teriam sido os prejuízos.

Determinar o custo total das obras do Douro no período anterior à República é quase impossível, mercê da escassez de fontes. No entanto, Adolfo Loureiro apresenta alguns valores que conseguiu ir reunindo, e que nos dão uma ideia aproximada.<sup>201</sup>

**QUADRO 19**  
**Despesas com o melhoramento do porto do Douro (1790-1902)**

<b>ANOS</b>	<b>Despesas várias efetuadas</b>
De 1790 a 1834	1 020 000\$000
De 1834 a 1840	22 156\$000
De 1841 a 1856	54 000\$000
De 1857 a 1892	708 166\$049
De 1893 a 1902	157 079\$552
<b>TOTAL:</b>	<b>1 961 401\$601</b>

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 356.

Relativamente, às receitas, apesar dos períodos em que os navios se encontravam impedidos de entrar no porto, devido às cheias e assoreamentos, conclui Adolfo Loureiro que *as despesas ainda estão muito aquém do que para elas foi cobrado, estando por isso o estado em grande dívida para com aquelas obras*<sup>202</sup>.

<sup>200</sup> *Idem, ibidem*, p. 23.

<sup>201</sup> Note-se, porém, que nos valores apresentados por Adolfo Loureiro, não estão contempladas as despesas resultantes dos estudos encomendados aos engenheiros ingleses, franceses e holandeses, que o Governo quis ouvir (Freebody, Rennie, Coode, Scheenbroom, Gaytier, entre outros), nem os estudos efetuados pelo engenheiro Espregueira, ou os trabalhos da Comissão Geodésica, sob a direcção de Caetano Batalha.

<sup>202</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 368.

**QUADRO 20**  
**Receitas obtidas no porto do Douro (1790-1902)**

ANOS	Receitas obtidas
De 1790 a 1834	1 020 000\$000
De 1835 a 1838	56 000\$000
De 1839 a 1856	166 192\$070
De 1857 a 1892	778 224\$038
De 1893 a 1902	121 542\$717
<b>TOTAL:</b>	<b>2 141 958\$825</b>

Fonte: Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 357.

Apesar das más condições da barra do Douro, tão importante era a posição daquele porto, na foz de um rio navegável em grande extensão, tendo como *hinterland* uma província riquíssima, que não podiam deixar de se efetuar transações comerciais. Mostra o quadro seguinte que a navegação a vapor tem ultrapassado muito a navegação de vela, e que, sucessivamente, tem aumentado também bastante a sua tonelagem.

**QUADRO 21**  
**Movimento da barra do Douro entre 1873 e 1902 (em toneladas)**

ANOS	Navios de Vela			Navios a Vapor		
	Nº total em 10 anos	Tonelagem total em 10 anos (T)	Tonelagem média por navio (T)	Nº total em 10 anos	Tonelagem total em 10 anos (T)	Tonelagem média por navio (T)
1873 a 1882	14 544	2 543 390	172,9	4 875	2 278 428	467,3
1883 a 1892	8 829	1 974 518	223,6	10 088	5 399 084	535,1
1893 a 1902	6 763	1 338 020	197,8	11 353	7 453 181	656,5

Fonte: Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 369.

### 2.2.2. Porto de Leixões: a alternativa e as contestações

O porto de Leixões, *uma das obras da moderna geração que mais glória dão à engenharia portuguesa*<sup>203</sup>, situa-se na foz do rio Leça, junto a Matosinhos e Leça da Palmeira, e a pequena distância da cidade do Porto.

Sujeito que estava o porto do Douro aos inconvenientes inerentes às suas condições naturais, por mais consideráveis que fossem os melhoramentos da sua barra, cedo ficou evidente, como aliás referimos já, *que para o comércio e navegação do Porto seria de máxima vantagem que próximo lhe ficasse um porto, suficientemente abrigado e facilmente acessível, onde se acolhessem as embarcações para fugir ao perigo dos temporais, enquanto*

<sup>203</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 392.



*aguardassem ocasião favorável para entrar a barra do Douro.*<sup>204</sup> Porém, não era só sob o ponto de vista do interesse da navegação particular do Porto que aquele porto se recomendava, mas aos interesses da navegação, em geral, que, em uma extensão de costa de mais de 400 km, entre Vigo e Lisboa<sup>205</sup>, não tinha outro ponto de apoio onde recolher em caso de temporal; e aos interesses das embarcações pesqueiras, para as quais um porto de refúgio se impunha como meio de salvaguardar vidas e capitais importantes.

Segundo Adolfo Loureiro, terá sido no reinado de D. João V que se apresentou o primeiro projeto ao Governo para a construção de um porto artificial em Leixões. Levantando, porém, objeções e dúvidas, e sendo considerada a obra demasiado dispendiosa para o património real, não foi o projeto levado a execução, e *caiu em completo olvido*.<sup>206</sup>

Anos mais tarde, as atenções voltam-se de novo, e definitivamente, para Leixões. Os projetos, estudos e as comissões nomeadas, para estudar a forma de o dotar com as condições necessárias para o desempenho da função de porto de abrigo, sucederam-se a bom ritmo.

Em 1852, encomendou-se ao engenheiro inglês Freebody o estudo das medidas necessárias para a criação de um porto artificial em Leixões, sendo o projeto apresentado em 22 de Março de 1855, orçado em 3 818 115\$000 réis. Pela mesma altura, consultava também o Governo a opinião do engenheiro hidráulico inglês, Sir John Rennie, apresentando este engenheiro o seu parecer a 14 de Junho de 1855.

O interesse em Leixões, porém, não foi apenas nacional. Vários foram também os projetos e propostas apresentados por engenheiros e capitalistas estrangeiros, interessados que estavam em construir o porto artificial português<sup>207</sup>.

Deixada, contudo, a questão sem solução por muito tempo, novamente se agitou em 1864, encarregando o Governo, por portaria de 19 de Fevereiro, o engenheiro Manuel Afonso de Espregueira de estudar, quer os melhoramentos de que seria suscetível a barra do Douro, quer a possibilidade de construção de um porto artificial nas proximidades da cidade do Porto. Foi apresentado este projeto a 17 de Março de 1865.<sup>208</sup>

---

<sup>204</sup> *Idem, ibidem*, p. 399.

<sup>205</sup> *Idem, ibidem*, p. 399.

<sup>206</sup> *Idem, ibidem*, pp. 401-405.

<sup>207</sup> Proposta de Williams and Mancel; Proposta de Frederico Youle (1866), capitalista; pedido de autorização de George H. Hastings (13/05/1874) para fazer os estudos necessários ao projeto de criação de um porto artificial; proposta de James Clifford Hodges (1874); proposta de Francisco Xavier Pacheco, médico, natural da zona de Leixões (1875), entre outros.

<sup>208</sup> Este projeto encontra-se publicado na *Revista de Obras Públicas e Minas*. Veja-se: Manuel Afonso de Espregueira, “Memória descritiva do Projeto de um porto de abrigo em Leixões”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo V, 1874, n° 51-52, Março-Abril, pp.138-209; n° 53, Maio, pp. 223-232.

Em 1869, foi o engenheiro Afonso Joaquim Nogueira Soares nomeado diretor das obras da barra do Douro, dedicando-se, desde então, *a fazer aceitar pelos poderes públicos a solução que julgava a mais conveniente, senão adiável e fatal, do porto de Leixões*<sup>209</sup>.

Receosos do rumo dos eventos, alguns negociantes da cidade do Porto chamaram a Portugal, em 1877, o engenheiro inglês Abernethy, para que, também este, desse o seu parecer acerca da questão do porto artificial de Leixões.

Porém, e apesar do volume cada vez maior de projetos e propostas, ou talvez por isso mesmo, em 1879, não se havia ainda o Governo decidido sobre a tão ventilada questão do porto artificial de Leixões. Para satisfazer as constantes pressões e pedidos, pois *a questão agitava-se na imprensa com um certo calor*<sup>210</sup>, decidiu o Governo nomear, em 28 de Novembro de 1878, uma comissão composta pelos engenheiros Silvério Augusto Pereira da Silva, Afonso Joaquim Nogueira Soares<sup>211</sup> e Adolfo Loureiro<sup>212</sup>, para estudar os projetos concernentes ao melhoramento da barra do Douro e à construção de um porto artificial nas proximidades da cidade do Porto.

*Conformou-se a Junta Consultiva de Obras Públicas com o parecer da comissão (...), no qual se dava a preferência ao (...) proposto em 1865 pelo Sr. engenheiro Espregueira, e modificado pelo Engenheiro Nogueira Soares (...) tendo o Governo sido autorizado, por lei de 26 de Julho de 1883, à construção, por empreitada geral, do porto artificial de abrigo de Leixões.*<sup>213</sup>

Em 24 de Agosto do mesmo ano de 1883, apresentou o engenheiro Nogueira Soares o seu projeto definitivo, sendo em 23 de Outubro desse ano, aberto o respetivo concurso, que teve por base de licitação a quantia de 4 500 contos de réis, importância do orçamento.

A 16 de Fevereiro de 1884, foi celebrado o contrato da empreitada com os construtores e empreiteiros franceses Dauderni e Duparchy, pela quantia de 4 489 000\$000 réis. com um prazo de 8 anos para a realização da obra. Deu-se logo início aos trabalhos, que seguiram sob a direção do engenheiro francês Wiriot, e sob a fiscalização do Governo português, confiada ao engenheiro Afonso Joaquim Nogueira Soares. Embora fosse este um importante passo para a satisfação das necessidades do Porto, o certo é que as hesitações e dúvidas sobre o resultado da

---

<sup>209</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 410.

<sup>210</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 426.

<sup>211</sup> Cf. Afonso Joaquim Nogueira Soares, "Parecer, em separado, de um dos membros da comissão nomeada pela Portaria de 28 de Novembro de 1878, relativa ao porto artificial de Leixões e barra do Douro", in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n.ºs 148-149, Abril-Maio, 1882, pp. 195-207.

<sup>212</sup> Cf. Adolfo Loureiro e, Silvério Augusto Pereira da Silva, "Parecer da Comissão encarregada do estudo dos diversos projetos do porto artificial de Leixões e do melhoramento da barra do Douro", [por Portaria de 28 de Novembro de 1878], in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n.ºs 148-149, Abril-Maio, 1882, pp. 170-194.

<sup>213</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 428.

obra, juntamente com a hostilidade daqueles que estavam contra a opção de Leixões, acabaram por fazer com que se deixasse para mais tarde a adaptação da bacia de Leixões a porto comercial.

Anos mais tarde, em 1889, reconhecendo o Governo o inegável interesse público de alterar a situação deste porto, foi decidido conceder-se a exploração comercial do porto de Leixões à Companhia das Docas do Porto e Caminhos-de-Ferro Peninsulares. Na carta de lei de 29 de Agosto de 1889<sup>214</sup>, eram descritas as bases em que tal concessão devia ser efetuada. Além do encargo de tomar a si o ativo e passivo do Sindicato Portuense construtor das linhas férreas de Salamanca, e proceder ao arrendamento das mesmas, a Companhia devia: 1) tomar a seu cargo o pagamento de todas as despesas contratadas com a empresa construtora do porto de Leixões (que orçavam em 4 489 contos); 2) fazer a apropriação do porto artificial aos usos comerciais (de acordo com projeto a ser aprovado pelo Governo); 3) prolongar até Leixões o ramal do caminho-de-ferro da Campanhã à Alfândega (que devia ser entregue ao Estado, finda a construção). Como contrapartida, a Companhia recebia a exploração do porto de Leixões por um período de 90 anos, através de um contrato de concessão.

A 29 de Setembro de 1888, constituía-se a dita Companhia, que chamou desde logo, a si o ativo e passivo do Sindicato Portuense, tomando o arrendamento do caminho-de-ferro de Salamanca, por escritura de 29 de Março de 1890. Contudo, o estalar da crise de 1890 e as consequentes dificuldades financeiras que se foram adensando, levaram a que o empréstimo negociado pela Companhia junto da banca fosse inviabilizado, acabando por não ter qualquer resolução nenhuma das bases previstas para o porto de Leixões.<sup>215</sup>

*(...) Eis que a crise económica e financeira que em 1890 se tornou manifesta, não tardando em atingir o seu período agudo, tornava difícil à Companhia o levantamento dos capitais necessários, bem como as críticas circunstâncias do Tesouro o inibiam de tornar efetivos os encargos de garantia de juro. (...) Nada se fez portanto, e, segundo o sistema, tão cómodo quanto pernicioso, que os nossos governantes soem seguir quando encontram diante de si um problema difícil de administração, a questão foi-se protraindo, de modo que passados*

---

<sup>214</sup> *Diário do Governo* °195, Série I, de 31 de Agosto de 1889, Lei de 29 de Agosto.

<sup>215</sup> Cf. Henrique Carlos de Meirelles Kendall, *Exposição apresentada a sua Ex<sup>a</sup> o Snr. Conselheiro João de Souza Calvet de Magalhães relativamente às obras de adaptação do porto de Leixões ao serviço comercial e suas ligações com as linhas férreas do Estado*, Tipografia Progresso, Porto, 1908, pp. 17-19.

perto de 17 anos se encontra no mesmo pé.<sup>216</sup> Oxalá não suceda estar tudo em 1918 como está em 1908, que é o mesmo que em 1888!<sup>217</sup>

A 29 de Outubro de 1891, o governo transferia, por decreto, a responsabilidade das obras do Douro para uma *Junta de Administração das Obras de Melhoramento da Barra do Douro*. O que fez com que a partir desta data passassem a operar no sistema Douro-Leixões duas entidades administrativas distintas, com modelos de administração e propósitos também eles distintos. Situação que acabou por gerar alguma rivalidade e quebrar a ideia da complementaridade entre os dois portos.

Para justificar a criação desta Junta, o governo invocava como exemplo outros países em que os melhoramentos portuários eram, em regra, atribuídos a corporações económicas. Seria a Junta composta por cinco membros: três associados da Associação Comercial do Porto e eleitos anualmente; o chefe da circunscrição hidráulica e o chefe do departamento marítimo do norte. Instalada numa sala do Palácio da Bolsa, os planos e projetos por si desenvolvidos, deviam ser sempre aprovados superiormente pelo Ministério das Obras Públicas.

O quadro seguinte mostra como, ainda no período da construção, tinha já o porto de Leixões interessante movimento marítimo, tendo este vindo a aumentar desde aí.

**QUADRO 22**  
**Movimento Marítimo e importância do porto de Leixões (1886-1902)**

ANOS	Navios entrados no porto		Que fizeram operações comerciais	Qualidade destes navios		Total dos navios	Total da Arqueação
	Para aportar	Para abrigo		De vela	A vapor		
1886	1	-	-	1	-	1	156
1887	1	-	-	1	-	1	135
1888	6	22	20	28	20	48	11354
1889	31	49	24	75	29	104	33666
1890	98	258	20	176	200	376	109948
1891	104	262	110	200	276	476	256767
1892	86	254	145	194	291	485	248416
1893	63	163	178	144	260	404	316809
1894	39	183	183	122	283	405	331582
1895	59	178	211	139	309	448	380235
1896	55	199	219	149	324	473	452776
1897	80	230	261	189	382	571	536356
1898	79	125	330	146	388	534	662908
1899	21	163	262	120	326	446	503900
1900	45	147	296	143	345	488	559221
1901	36	163	344	149	394	543	702908
1902	50	161	389	163	437	600	788667
<b>Somas</b>	<b>854</b>	<b>2557</b>	<b>2992</b>	<b>2139</b>	<b>4264</b>	<b>6403</b>	<b>5895804</b>

Fonte: Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 610.

<sup>216</sup> Cf. J. Fernando de Sousa, *Douro e Leixões, a questão dos portos comerciais: artigos e resumos de conferências*, Junta Autónoma das Obras da Cidade, Porto, 1912, p. 39.

<sup>217</sup> *Idem*, *ibidem*, p. 51.

Em Dezembro de 1892, um extraordinário temporal causou várias avarias e estragos, havendo urgência em repará-los. Os empreiteiros protestaram, advogando que não lhes competia fazer as reparações à sua custa, a menos que ficasse provado que os estragos tivessem sido causados devido a vícios de construção, e resolveram pedir a rescisão do contrato. Fez-se a liquidação da empreitada a 6 de Abril de 1895, pela quantia de 246 349\$750 réis, ficando o Estado sem possibilidades financeiras de ultimar os trabalhos de reparação.

Só no ano de 1896, quatro anos depois, puderam levar-se a cabo os necessários trabalhos de reparação. Contudo, em 1897, 1898 e 1899, novos temporais causaram novas avarias e estragos. Este era, de facto, um dos grandes problemas dos portos nacionais, que obrigava a gastar verbas imensas e que desalentava, muitas vezes, os espíritos melhor intencionados.

A acrescer a este cenário, começava a ser ventilada a necessidade de adaptação de Leixões ao serviço comercial. *Era mister que oferecesse as comodidades para as operações de comércio dos navios que pelo seu calado de água, ou em consequência do estado do tempo e do mar, não pudessem entrar na barra do Douro.*<sup>218</sup> Esta necessidade, porém, só chamou à atenção dos governos depois que aumentou a navegação a vapor, a qual carecia de maior rapidez e velocidade nas cargas e descargas, e exigia que estas se fizessem diretamente dos navios para os vagões de transporte, ou para os armazéns. *Os grandes progressos dos caminhos-de-ferro e dos navios a vapor exigem nos portos instalações aperfeiçoadas e disso depende a prosperidade dos mesmos portos.*<sup>219</sup>

Dos dados disponibilizados por Adolfo Loureiro, é possível ter-se uma pequena ideia dos valores despendidos, entre 1884 e 1903, para a construção, estudos, reparações e apetrechamentos vários no porto de Leixões.

### QUADRO 23

#### Despesas efetuadas com o porto de Leixões entre 1884 e 1903

Anos considerados	Despesas feitas com estudos	Despesas com obras
Durante o período de construção (1884-1895)	2 561\$920	117 064\$262
Depois da construção (1895-1903)	1 569\$395	564 018\$954
<b>Totais:</b>	<b>4 131\$315</b>	<b>675 083\$206</b>

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p. 607.

<sup>218</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 516.

<sup>219</sup> *Idem*, ibidem, p. 522.

### 2.2.3. O dilema 'Douro-Leixões' e a adaptação de Leixões a porto comercial

*O jogo político teve sempre uma influência decisiva na evolução das obras do sistema portuário Douro-Leixões, transformando cada tentativa de avanço das obras num verdadeiro folhetim, com a introdução de novos personagens e a tentativa de afastamento dos anteriores protagonistas.*<sup>220</sup>

Em 1889,<sup>221</sup> recorde-se, fora delegada a exploração do porto de Leixões e a conclusão das suas obras à Companhia das Docas e dos Caminhos de Ferro Peninsulares. Contudo, chegados a 1910, mais de vinte anos depois, *a situação que Leixões apresentava era igual à do ponto de partida, com os navios a fazerem carga e descarga em pleno ancoradouro, diretamente para fragatas, sem acostarem, (...) apesar de Leixões se ter transformado num porto de escala dos transatlânticos que faziam as carreiras para o Brasil.*<sup>222</sup>

Por seu lado, a função de abrigo, para a qual tinha originalmente sido concebido o desenvolvimento de Leixões, revelava-se incompatível com o movimento comercial do porto, sucedendo mesmo as embarcações, achando-se impedidas de entrar no porto, passarem ao largo, *levando pessoas e mercadorias para os portos mais próximos, Lisboa ou Vigo, consoante a rota.*<sup>223</sup>

Em 1907, para resolver esta situação, a Companhia das Docas encomendara, a Adolfo Loureiro, um projeto visando a adaptação de Leixões a porto comercial.<sup>224</sup> Em 1908, era apresentado o projeto, que acabou por se tornar num dos mais notáveis trabalhos da engenharia portuária portuguesa! Ainda assim, não deixou de ser considerado *por algumas pessoas influentes como demasiado ambicioso, inadequado à conjuntura económica nacional, tendo a desvantagem de centrar a solução exclusivamente em Leixões, para onde se deslocariam*<sup>225</sup> os negócios e as correntes comerciais, em detrimento da situação do Douro.

Por seu lado, muitos eram também os que defendiam que se tratava meramente de uma *lenda* a ideia de que um porto em Leixões iria prejudicar os interesses do Douro e cidade do Porto, acreditando que um novo porto em Leixões seria o necessário *complemento do Douro*<sup>226</sup> e que *havia lugar para os dois.*<sup>227</sup> José Fernando de Souza defendia mesmo que *Douro e*

---

<sup>220</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões: uma história portuária*, APDL, Matosinhos, 2001, p.131.

<sup>221</sup> *Diário do Governo* °195, Série I, de 31 de Agosto de 1889, Lei de 29 de Agosto.

<sup>222</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p.131.

<sup>223</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>224</sup> Refira-se que Adolfo Loureiro colaborou na realização do projeto com o engenheiro António dos Santos Viegas, ficando este, por isso, conhecido por “Projeto Loureiro/Viegas”. Foi concluído e apresentado em 1908.

<sup>225</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p.132.

<sup>226</sup> Adolfo Loureiro, António dos Santos Viegas, *Porto de Leixões. Projeto do Melhoramento do porto de abrigo e criação de um porto comercial anexo*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1908, p.5.

<sup>227</sup> Adolfo Loureiro, António dos Santos Viegas, *Porto de Leixões...*, *ob.cit.*, p.33.

*Leixões formavam um sistema e constituíam (...) um organismo, em que a cada parte cabiam funções distintas e harmónicas. A grande navegação, a navegação de escala, demandará Leixões. O mesmo sucederá aos grandes vapores de carga, que não podem entrar no Douro. Mesmo os outros, nas ocasiões em que a barra não seja acessível, encontrarão em Leixões meios de carregar e descarregar sem perda de tempo. (...) Haverá, pois, entre os dois portos uma divisão de funções. (...) Se não houver largueza de vistas, se cada um olhar só para o interesse do momento, o que sucederá é o Porto perder de dia para dia terreno (...) enquanto outros portos mais bem aprestados lhe disputarão vitoriosamente o tráfego.*<sup>228</sup>

Face ao impasse perante o necessário avançar das obras de adaptação de Leixões a porto comercial, José Fernando de Sousa continuou a criticar veemente a inação dos governos e a não pronta resolução da situação: *Sucedem-se as comissões e os ministros; multiplicam-se os estudos, os projetos, os pareceres e os alvitre, tornando-se legião as conferências, as brochuras e os artigos de jornal; ocorrem, uns atrás dos outros, desastres e catástrofes bem eloquentes no porto interior do Douro e na barra; agravam-se as ruínas em Leixões, sem que dessa fase preparatória, útil, contanto que não sirva de pretexto à inércia e se não eternize, saia, enfim, a ação urgente.*<sup>229</sup>

Porém, em 1909 e 1910<sup>230</sup>, os danos e perdas causados pelas cheias do Douro viriam mostrar, e convencer mesmo os mais relutantes de que, por mais que se investisse no Douro, os resultados seriam sempre limitados pela própria natureza do porto. Investir em Leixões era, por isso, a opção acertada.

A chegada do regime republicano trouxe novo alento. (...) *Iniciou-se uma nova época de trabalhos e estudos aturados e persistentes.*<sup>231</sup> Esperava-se, finalmente, avançar na resolução desta questão, porquanto se reconhecia o seu arrastamento por excessivo período de tempo. Porém, *ao entusiasmo inicial sucederá um mar de dificuldades. À vitória na produção legislativa, que cria o quadro favorável, vai suceder-se o terreno pantanoso dos interesses, dos problemas de construção no terreno, das dificuldades financeiras derivadas de uma conjuntura económica nunca vista, ocorrida com a Primeira Guerra Mundial (...) mas,*

---

<sup>228</sup> José Fernando de Souza, *Os Portos Comerciais do Douro e de Leixões e a sua ligação com os caminhos-de-ferro do País*, Tipografia dos Caminhos-de-Ferro do Estado, Lisboa, 1910, pp.13-24.

<sup>229</sup> Cf. José Fernando de Sousa, *Douro e Leixões, a questão dos portos comerciais...*, *ob.cit.*, p. 115.

<sup>230</sup> *Diário do Governo* nº 16, Série I, de 21 de Janeiro de 1910, Portaria de 7 de Janeiro. É nomeada uma comissão para estudar os problemas causados pelas cheias.

<sup>231</sup> *Leixões - Porto Comercial, Relatório dos trabalhos da comissão nomeada em portaria de 27 de Janeiro de 1912, para se encarregar do estudo da adaptação de Leixões ao serviço comercial, dirigido ao Ministério do Fomento pela Junta Autónoma das Obras da Cidade do Porto em 25 de Novembro de 1912*, Oficinas do "Comércio do Porto", Porto, 1912, p.3.

sobretudo, surgirão as tensões locais provocadas pelo reordenamento de uma opção portuária que desloca o centro tradicional de comércio (...) <sup>232</sup> do Porto, da Ribeira, para Leixões, Matosinhos.

A Associação Comercial do Porto era a mais contestatária destas propostas, pelo receio do declínio dos seus negócios e da perda de protagonismo a que estava habituada. De facto, iria travar-se uma acesa contenda entre esta Associação e o novo poder emergente, o Partido Republicano, de onde esta sairia perdedora.

O decreto de 7 de Fevereiro de 1911 <sup>233</sup>, da autoria do ministro do Fomento, Brito Camacho, extinguiu a Junta Administrativa das Obras de Melhoramento da Barra do Douro, e institucionalizava a Junta Autónoma das Obras da Cidade, incumbindo-lhe a prerrogativa de levar a cabo as obras portuárias do Douro <sup>234</sup>, esvaziando de poder efetivo, nesse campo, a Associação Comercial. A direção da nova Junta foi entregue ao Presidente da Câmara Municipal do Porto, ao qual se juntaram representantes de outras entidades com interesses no desenvolvimento portuário do Douro. Ordenou-se, também, a entrega de todas as verbas relacionadas com as obras da barra do Douro e do posto de desinfeção de Leixões à Câmara Municipal, de forma a evitar-se a dispersão de competências.

**Composição da Junta Autónoma das Obras da Cidade (1911)**

- Presidente da Câmara Municipal
- Chefe do Departamento Marítimo do norte
- Diretor das Obras Públicas do Porto
- Diretor dos Caminhos-de-Ferro do Minho e Douro
- Inspetor dos serviços Fluviais e Marítimos
- Vogal designado pelo Ministério do Fomento
- Vogal eleito pelas juntas de paróquia dos dois bairros do Porto
- Vogal eleito pelos comerciantes ou firmas coletadas nos bairros do Porto, nas classes de banqueiros ou casas bancárias
- Vogal eleito pelas associações de classe dos comerciantes por grosso e a retalho do Porto
- Vogal eleito pelas associações de classe dos fabricantes ou industriais do Porto
- Vogal eleito pelos cidadãos coletados nos dois bairros do Porto como proprietários

Leixões estava, porém, fora do alcance da Junta. E, desde logo, entrou na mesa de discussão a necessidade de anexar às competências da Junta a questão da adaptação do porto de abrigo de Leixões a porto comercial. O ministro do Fomento, desta feita Sidónio Pais, decidiu resolver a questão, nomeando uma comissão de estudo. Dessa comissão fazia parte o engenheiro Adolfo Loureiro que se prontificou a atualizar o seu projeto de 1908 (feito a pedido

<sup>232</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p.133.

<sup>233</sup> *Diário do Governo* nº 31, Série I, de 8 de Fevereiro de 1911, Decreto com força de lei de 7 de Fevereiro

<sup>234</sup> À nova Junta foram atribuídas a construção e instalação de cais, pontes e maquinismos de carga e descarga, linhas de serviço, armazéns gerais, abertura de ruas, edificação de bairros, transportes, reforma da cidade do Porto, conservação, exploração e aproveitamento de todas as instalações, obras e serviços, existentes ou a criar dentro dos limites das suas atribuições. In Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p. 136.



da Companhia das Docas e Caminhos-de-ferro Peninsulares), para que as obras e construções a levar a cabo estivessem de acordo com as dimensões e necessidades atuais da navegação.

**QUADRO 24**  
**Maiores docas de reparação construídas (1903-1904)**

PORTOS		Ano Construção	DIMENSÕES DAS DOCAS	
			Comprimento	Largura
Alemanha	Bremenhaven	1904	225,00m	30,00m
Argentina	Baía Blanca	1904	217,30m	25,90m
Austrália	Port Adelaide	1904	219,50m	26,20m
Estados Unidos	New Port	1903	262,10m	29,30m
	Filadélfia	1903	215,50m	31,70m
	Port	1903	228,60m	30,50m
	São Francisco	1903	228,60m	31,70m
Holanda	Roterdão	1904	247,70m	30,50m
Inglaterra	Londres	1904	251,20m	20,90m
	Liverpool	1904	281,90m	23,50m
	Southampton	1904	228,60m	28,70m
	Barry	1904	261,40m	26,70m
	Belfast	1904	259,10m	17,80m
	Glasgow	1904	268,20m	29,30m
Itália	Nápoles	1904	210,00m	25,30m
	Génova	1904	219,90m	29,00m
França	Brest	1904	225,00m	18,00m
	Rigette	1904	200,00m	25,00m
Índias Inglesas	Colombo	1904	213,15m	25,90m
Japão	Nagasaki	1904	220,10m	36,60m

**Fonte:** Adolfo Loureiro, António dos Santos Viegas, *Porto de Leixões. Projeto...*, ob.cit., p.38.

Tendo por base o levantamento estatístico que coligimos no quadro acima, Adolfo Loureiro era da opinião de que Leixões não deveria ter menos de 220 metros de comprimento e 25 metros de largura por forma a ser capaz de receber os maiores navios conhecidos à época.<sup>235</sup>

Contudo, a saída de Sidónio Pais do Governo levou a que o assunto não tivesse andamento durante vários meses.

Em 1912<sup>236</sup>, o novo ministro do Fomento, José Estevão de Vasconcelos, decide, pela portaria de 27 de Janeiro de 1912, agregar à Junta Autónoma a questão dos melhoramentos do porto de Leixões e a sua adaptação aos usos comerciais, de modo a que as obras fossem feitas em complementaridade com as do Douro. Para que a questão fosse resolvida de uma vez por todas, determinou também que fossem agregados ao corpo de membros da referida Junta, o presidente da comissão administrativa do concelho de Matosinhos, um representante de cada uma das principais associações comerciais<sup>237</sup>, um representante da Companhia das Docas do

<sup>235</sup> Adolfo Loureiro, António dos Santos Viegas, *Porto de Leixões. Projeto do Melhoramento do porto de abrigo e criação de um porto comercial anexo*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1908, p.38.

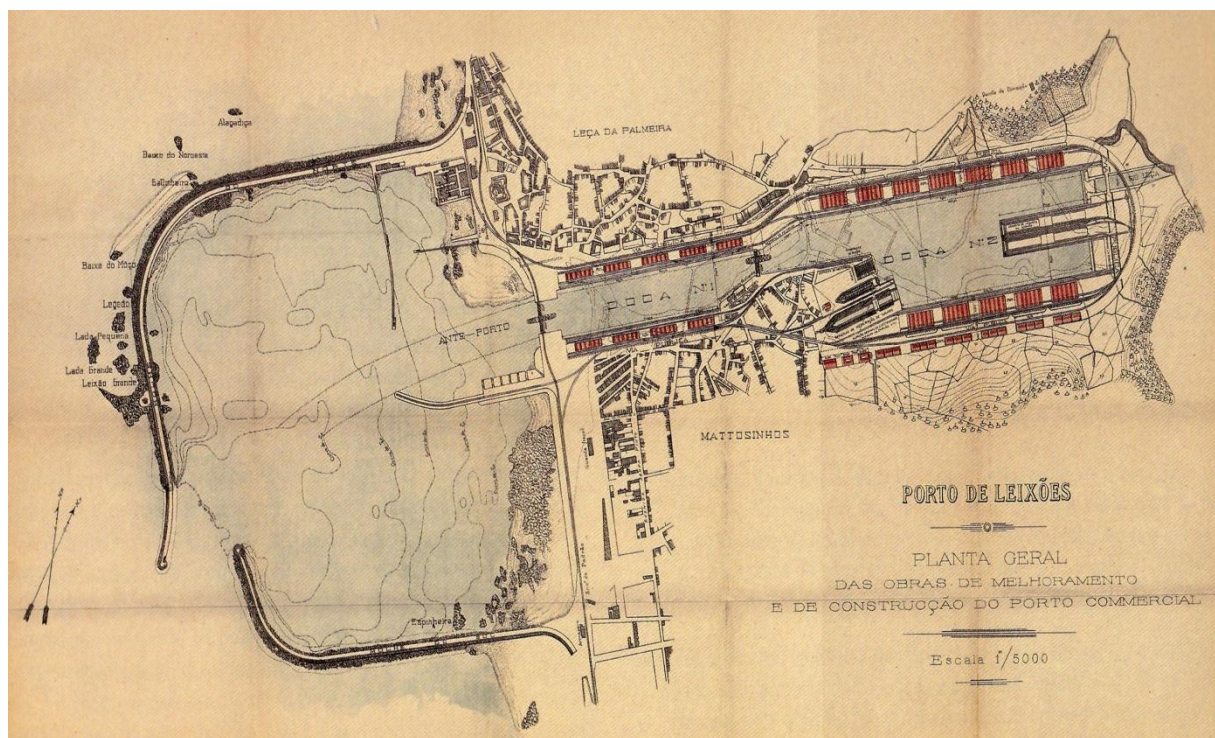
<sup>236</sup> *Diário do Governo* nº25, Série I, de 30 de Janeiro de 1912, Portaria de 27 de Janeiro

<sup>237</sup> Associação Comercial do Porto, Associação Industrial Portuense e Centro Comercial do Porto. In Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, ob.cit., p. 131.

Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares e o diretor da Alfândega do Porto. Decidiu-se ainda retomar o “Projeto Loureiro/Viegas”, com as devidas adaptações.

A totalidade das obras foi orçada em 6 330 contos, arredondada, contudo, a 7 500, para fazer face a imponderáveis<sup>238</sup>. *Custe o que custar, esta despesa é impreterível (...), e portanto é justificável, porque se refere a um trabalho imprescindível.*<sup>239</sup>

**IMAGEM 3: Porto de Leixões. Planta geral das obras de construção do porto comercial. Projeto de Adolfo Loureiro e Santos Viegas (1908).**



<sup>238</sup> «O empréstimo de 7500 contos, posto a concurso antes da guerra, não obteve concorrentes no estrangeiro; e entre nacionais, apenas, concorreu a Caixa Geral dos Depósitos com 1000 contos; quiçá, para armar ao efeito; mais ninguém caiu.» In Chaves Coupon, *Os Cavalos de Fão, O nosso protesto contra o porto comercial de Leixões*, Tipografia Esposendense de José da Silva Vieira, Esposende, 1921, p. 10.

<sup>239</sup> Adolfo Loureiro, António dos Santos Viegas, *Porto de Leixões. Projeto...*, *ob.cit.*, p.128.

Fonte: *Porto de Leixões. Fotografias*, Administração dos Porto do Douro e Leixões, Porto, 1998.

## QUADRO 25

### Custo das obras de Leixões segundo o Projeto de Loureiro

Capítulos e sua designação	Custos
I - Expropriações	251 260\$000
II - Dragagens e corte de rochas submarinas	652 654\$298
III - Prolongamento do molhe norte	553 703\$900
IV - Molhe submarino e de proteção	102 131\$000
V - Ante-porto com os seus molhes e varadouro	239 267\$047
VI - Escavações e aterros	715 401\$773
VII - Muros de cais e rampas de serviço	1 912 388\$528
VIII - Docas de reparação	347 156\$664
IX - Plano inclinado, para pequenos navios	34 415\$780
X - Pontes metálicas e girantes	78 777\$456
XI - Pontes de alvenaria sobre o Leça	13 078\$804
XII - Telheiros para mercadorias	415 000\$000
XII - Armazéns em andares	456 500\$000
XIV - Edifícios diversos	36 820\$000
XV - Aparelhos para manutenção	236 492\$000
XVI - Vias férreas	95 556\$000
XVII - Canalização e distribuição de água	13 000\$000
XVIII - Faróis e luzes do porto	4 560\$000
XIX - Acessórios dos cais e terraplenos	56 758\$000
XX - Estação central de eletricidade	89 980\$000
XXI - Trabalhos preparatórios e acessórios	25 098\$750
<b>TOTAL:</b>	<b>6 330 000\$000</b>

Fonte: Adolfo Loureiro, António dos Santos Viegas, *Porto de Leixões. Projeto...*, ob.cit., p.74.

Para a execução das obras, a Junta considerava a opção estrangeira como negativa, vendo inconvenientes na entrega de um instrumento importantíssimo de expansão económica na mão de estrangeiros. Optando-se pelo Estado, preferia, contudo, um sistema menos centralista, onde a administração pudesse ficar entregue a uma corporação constituída pelos elementos com interesses diretos no porto, como ocorria já em muitos países, dando-se o exemplo das Juntas espanholas de Barcelona e Bilbao. Temia-se, pois, que sendo a administração do porto feita diretamente pelo Estado, a situação acabasse por não se alterar de todo, até porque Leixões era *a prova visível da inconveniência da administração direta dos serviços, exercida pelo Estado.* (...) *A disposição geral do porto, em resumo, é hoje a que era quando ele se planeou para servir apenas de abrigo às embarcações, a despeito de se reconhecer desde logo que era indispensável prepará-lo para ser um porto comercial.*<sup>240</sup>

Importante, era também que Leixões e Douro se mantivessem sob uma só administração, de forma a garantir a complementaridade necessária, nas obras e melhoramentos, de cada um dos dois portos.

<sup>240</sup> *Leixões - Porto Comercial, Relatório...*, ob.cit., p.15.

Por portaria do Ministério do Fomento de 27 de Janeiro de 1912, era nomeada uma comissão especial que se devia encarregar do estudo da adaptação de Leixões ao serviço comercial.

**Composição da Comissão nomeada a 27 de Janeiro de 1912**

- F. Xavier Esteves, Presidente da Junta Autónoma das Obras da Cidade do Porto
- Júlio A. de Sousa Vaz, Chefe do Departamento Marítimo do Norte
- Francisco de Figueiredo e Silva, Diretor dos Caminhos-de-ferro do Minho e Douro
- Henrique Carvalho da Assunção, Diretor dos Serviços Fluviais e Marítimos
- Dr. José Nunes da Ponte, representante do Ministério do Fomento
- António Lopes Alves Guimarães, representante das juntas de paróquia do Porto
- José Ferreira Gonçalves, representante das corporações comerciais do Porto
- Ricardo Malheiros, representante das casas bancárias do Porto
- Félix Fernandes de Torres, representante dos industriais do Porto
- João Gomes do Espírito Santo, representante dos proprietários do Porto
- Dr. Adriano Augusto Pimenta, senador
- Dr. Ângelo Vaz, deputado
- Dr. Severiano José da Silva, deputado
- Dr. Domingos José Afonso Cordeiro, Presidente da Comissão Administrativa do Município de Matosinhos
- José Joaquim de Gouveia Durão, Diretor da Alfândega do Porto
- Henrique Carlos de Meirelles Kendall, representante da Companhia das Docas do Porto e Caminhos-de-ferro Peninsulares
- António da Silva Cunha, representante da Associação Comercial do Porto
- Bernardino Carlos de Azevedo Vareta, representante do Centro Comercial do Porto

No seu relatório, apresentado a 25 de Novembro de 1912<sup>241</sup>, apresentava a comissão, entre outras questões, as suas conclusões sobre qual a melhor forma de administração a adotar no porto de Leixões. Foram quatro os meios de administração considerados, a saber:

1) Construção da obra por uma entidade independente do Estado, inscrevendo-se uma verba no orçamento geral para garantia de juro e amortização do capital. Opção considerada inoportuna na conjuntura por que passava o País, pois iria agravar o *déficit* orçamental do Estado;

2) Criação de impostos locais, capazes de custear a obra. Solução rejeitada por se julgar um erro económico aumentar as taxas especiais a cobrar, pois traria a Leixões graves prejuízos face à concorrência de outros portos do País;

3) Concessão da construção e exploração do porto a uma empresa estrangeira por um limitado número de anos. Sistema que a comissão julgava bastante útil em falta de melhor opção;

4) Constituição de uma corporação local, delegada do Estado, onde os elementos locais tivessem uma participação direta e ativa, e que teria a seu cargo a construção e exploração do porto de Leixões.

---

<sup>241</sup> *Idem, ibidem*, pp.15-17.

Esta quarta opção, reconhecendo a autonomia e representação dos interesses locais, era a preferida da comissão. Recomendando-se ainda que a corporação que administrasse Leixões, deveria ser igualmente responsável pela administração do Douro, por forma a garantir um alinhar de interesses e o programar de estratégias concertadas de desenvolvimento.

Não obstante, apesar de tecnicamente ser já por demais evidente que a opção de desenvolver Leixões era a mais acertada, a opinião pública, nos anos de 1912 e 1913, novamente se levantou em críticas e contestações, sendo imensas as publicações de artigos de imprensa e pequenos opúsculos versando esta temática. *O dilema “Douro ou Leixões?” assumiu foros de uma polémica que, caindo numa altura de excitação política como era a da institucionalização da República, foi aproveitado para encostar os defensores das diferentes opções portuárias a posições políticas, num reducionismo pacóvio em que republicanos só pareciam optar por Leixões e os monárquicos pelo Douro.*<sup>242</sup>

Porventura, um dos mais fervorosos críticos da adaptação de Leixões a porto comercial foi Coupon Chaves<sup>243</sup>, que considerava por demais evidente a conveniência política da aposta em Leixões.<sup>244</sup> A grande cruzada de Jerónimo Chaves, desde 1912, foi tentar evidenciar a impraticabilidade de se apostar em Leixões, em detrimento das ótimas condições naturais de Cavalos de Fão<sup>245</sup> e dos interesses da cidade de Braga. *A opção correta e muito menos custosa financeiramente era desenvolver um porto em Cavalos de Fão. O assoreamento deste porto [Leixões] está calculado em 500 000 metros cúbicos de areia por mês! Só tem graça é os diários do Porto insinuarem no ânimo do público, que o assoreamento provém do rio Leça e não do mar, como se fora possível o riacho do Leça descongestionar 500 000 metros cúbicos de areia mensalmente!*<sup>246</sup> *O porto comercial de Leixões (...) não é viável (...) de forma alguma; porquanto, o que o pessoal faz de verão o mar desfaz na quadra invernosa. Nesta moda do faz e desfaz teríamos obras para séculos sem finalidade.*<sup>247</sup>

---

<sup>242</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, ob.cit., p. 149.

<sup>243</sup> Pseudónimo do Padre Jerónimo Chaves.

<sup>244</sup> Afonso Costa (...) de mãos dadas com o senhor António Maria da Silva, para captar a benevolência do Porto, que o não viu com bons olhos, (...) decretou o porto comercial em proposta de lei de 18 de Fevereiro de 1913, sem um plano concreto! À vista disto, depreende-se intuitivamente que o porto de Leixões obedece a manejos políticos com grave prejuízo dos interesses vitais do norte. In P<sup>o</sup> Jerónimo Gonçalves Chaves, *Portos de Mar na Costa Norte e sua importância*, Tipografia Esposendense de José da Silva Vieira, Esposende, 1929, p. 7.

<sup>245</sup> Porto de Esposende.

<sup>246</sup> Cf. P<sup>o</sup> Jerónimo Gonçalves Chaves, *Portos de Mar na Costa Norte...*, ob.cit., p. 7.

<sup>247</sup> Cf. P<sup>o</sup> Jerónimo Gonçalves Chaves, *Portos de mar: Cavalos de Fam em foco com Leixões*, Typ. Esposendense, Esposende, 1926, p. 36.

*Portugueses! (...) num rasgado gesto de valentia e coragem, levantemo-nos em um só português, contra esse famélico cancro que mais corrói as vísceras do Erário público!*<sup>248</sup>

**QUADRO 26**  
**Movimento de Embarcações no Douro e em Leixões (1910-1926)**

ANOS	DOURO		LEIXÕES	
	Embarcações	Tonelagem	Embarcações	Tonelagem
1910	1124	465327	980	1991102
1911	1121	457401	858	1930535
1912	1050	482967	545	2078983
1913	1008	481109	876	2168480
1914	840	387442	633	1772606
1915	734	261109	431	1047555
1916	603	241290	385	544959
1917	318	95973	253	269775
1918	290	69168	335	270623
1919	610	200602	417	547358
1920	623	248808	633	985031
1921	657	267861	677	1143355
1922	827	411527	666	1564549
1923	839	436916	717	1736067
1924	771	438999	635	1859637
1925	866	458582	643	1785410
1926	814	448429	649	1759376

**Fonte:** Adaptado de Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p. 197.

Por seu lado, Ricardo Spratley<sup>249</sup> advogava o quão ridículo era a persistente teima na rivalidade entre os dois portos, e o quão evidente devia ser, para todos quantos seguiam o andamento das questões relativas ao porto do Douro e de Leixões, a indispensabilidade de complementaridade entre ambos.<sup>250</sup>

<sup>248</sup> Cf. Coupon Chaves, *Último apelo dos Cavalos de Fão com vista ao Primeiro de Janeiro*, Tipografia Esposendense de José da Silva Vieira, Esposende, 1914, pp.21-22.

<sup>249</sup> Ricardo Spratley (n. 08/09/1881; m. ?). Cursou Línguas e Comércio em Inglaterra e na Alemanha. Entre os vários cargos e funções desempenhados, realçamos: diretor da Companhia dos caminhos-de-ferro da Póvoa; presidente do Conselho Administrativo da Real Companhia Vinícola; presidente da Associação Comercial do Porto (1925-1932); presidente do Instituto do Vinho do Porto (1933-1935); vogal do Conselho Superior do Comércio Externo; vereador da Câmara Municipal do Porto (1942-1945). Cf. Rita Almeida de Carvalho, “Ricardo Spratley”, in CRUZ, Manuel Braga da, PINTO, António Costa (Dirs.), *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1935-1974*, Vol. V, *ob.cit.*, pp.664-666.

<sup>250</sup> Leia-se : Ricardo Spratley, *O problema das instalações marítimas da Cidade do Porto. Subsídios para a sua resolução*, Porto, s.e., Abril de 1912.

#### 2.2.4. A Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões)

Neste contexto, mas já em Março de 1913, foi apresentada a proposta nº 73 no plenário do Congresso da República, onde se propunha a alteração das competências da Junta das Obras da Cidade e criação de uma Junta Autónoma.

A 13 de Abril de 1913<sup>251</sup> era então criada a Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões), extinguindo-se a Junta anterior. A esta nova corporação ficava entregue a construção e exploração do porto do Douro e de Leixões, bem como as obras de ampliação, conservação e beneficiação necessárias a ambos os portos. O novo quadro legal foi regulamentado pelo decreto de 18 de Julho de 1913, definindo-se a organização, regulamentação e composição da nova Junta Autónoma.

##### **Composição da Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (1913)**

- Presidente da Câmara Municipal do Porto (era o Presidente da Junta Autónoma)
- Chefe do Departamento Marítimo do Norte (assumia a vice-presidência da Junta Autónoma)
- Diretor dos Serviços Fluviais e Marítimos (1ª Direção)
- Diretor das Obras Públicas do distrito do Porto
- Diretor dos Caminhos-de-Ferro do Minho e Douro
- Diretor da Alfândega do Porto
- Um vogal eleito pelas juntas de paróquia dos dois bairros do Porto
- Um vogal eleito pelos comerciantes ou firmas coletadas nos bairros do Porto, nas classes de banqueiros ou casas bancárias
- Um vogal l eleito pelas associações de classe dos comerciantes por grosso e a retalho do Porto
- Um vogal eleito pelas associações de classe dos fabricantes ou industriais do Porto
- Um vogal eleito pelos cidadãos coletados nos dois bairros do Porto como proprietários
- Um vogal eleito pelos armadores e agentes das empresas e companhias de navegação
- Presidente da Câmara Municipal de Gaia
- Um vogal especialmente designado pelo Governo, pelo Ministério do Fomento
- Dois vogais escolhidos pelo Ministério do Fomento entre o comércio de exportação respetivamente do Porto e Gaia

Acreditou-se que o porto comercial de Leixões, finalmente, avançaria.

Nos jornais da época sobressaia a ideia de um tempo novo, com a entrada *num campo prático e de verdadeira ação, fugindo assim à rotina da papelada, onde os projetos se acumulavam, é certo, mas de onde nada resultava de útil e de proveitoso. Os benefícios resultados da administração republicana não tardarão, pois, a sentir-se.*<sup>252</sup>

Porém, a 1ª Guerra Mundial impediu que assim fosse.

A partir de finais de 1914, diminuído o movimento marítimo e comercial<sup>253</sup>, os reduzidos capitais disponíveis para as obras, em face de uma inflação galopante e de uma alta brusca de preços, de pouco adiantavam. Gorava-se, novamente, qualquer avanço. *Todo o sistema orçamental previsto para Leixões vai (...) ser posto em causa pela situação de guerra mundial*

<sup>251</sup> Diário do Governo nº 95, Série I, 24 de Abril de 1913, Lei de 23 de Abril

<sup>252</sup> «Porto de Leixões», in *O Século*, 27 de Fevereiro de 1914, p.2.

<sup>253</sup> A quebra de navios, em 1916, no Douro, foi de 41%, e em Leixões, mais ligado à navegação internacional, atingiu os 75%. In Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, ob.cit., p.169.

e pelas profundas alterações económicas a ela subjacentes, com destaque para a hiperinflação.<sup>254</sup>

A conjuntura de guerra não permitiu a continuação das obras, vendo-se a Junta limitada a desenvolver pequenos trabalhos de conservação e dragagem. Continuaram, contudo, a prosseguir-se os estudos necessários para que, logo que houvesse condições, se retomassem os trabalhos.

Assim, a 30 de Dezembro de 1916, era aprovada uma segunda variante do “projeto Loureiro/Viegas”, elaborada pelo engenheiro Manuel de Sousa Machado Júnior, à época diretor dos serviços dos portos Douro-Leixões. E, a 18 de Dezembro de 1917, era apresentado o programa do concurso público, com o rol de todas as obras projetadas, sendo a base de licitação 4 540 contos. Também em 1917, vinha a público o Plano Geral dos Melhoramentos do porto do Douro<sup>255</sup>, elaborado pelo engenheiro Manuel de Sousa Machado Júnior, realizável a um prazo de 30 anos para suavizar os encargos.

#### QUADRO 27

##### Movimento de Passageiros em Leixões (1914-1926)

Anos	Passageiros embarcados	Passageiros desembarcados
1914	12990	-
1915	7696	-
1916	5093	-
1917	2165	-
1918	318	-
1919	10258	-
1920	19610	-
1921	7505	5131
1922	-	-
1923	14435	7434
1924	9269	5487
1925	9619	6429
1926	17090	5979

**Fonte:** Adaptado de Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p. 196.

O tempo de guerra mostrou-se, porém, deveras inoportuno para a questão portuária do Douro-Leixões, incapacitando a Junta de cumprir o seu programa. Em 1918 e 1919, quando se podiam, finalmente, retomar os trabalhos, as condições financeiras elevavam a montantes proibitivos os anteriores orçamentos, não tendo a Junta, nem o Estado, possibilidade de lhes dar seguimento. O decreto nº 4162, de 25 de Abril de 1918<sup>256</sup>, tentando remediar a situação, autorizava a Junta a contrair um empréstimo até 3.000 contos para empregar nas obras no Douro. Contudo, face aos níveis de inflação que se verificavam, tal soma pouco significava.

<sup>254</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p.168.

<sup>255</sup> Este projeto, da autoria do engenheiro Manuel de Sousa Machado Júnior, estava preparado desde 1915, contudo, mercê da conjuntura de guerra, a sua apresentação foi adiada.

<sup>256</sup> *Diário do Governo* nº91, de 19 de Abril de 1918, Decreto nº 4162



A título demonstrativo, veja-se no quadro seguinte a brusca redução das receitas anuais da Junta Autónoma aplicáveis às obras do Douro e Leixões.

## QUADRO 28

### Junta das Instalações Marítimas do Porto: Evolução das receitas entre 1914-1917

ANOS	Receita anual aplicável às obras do Douro (em contos)	Receita Anual aplicável às obras de Leixões (em contos)
Média dos 3 anos anteriores à guerra	100	200
1914	97	168
1915	71	105
1916	65	82
1917	46	39

Fonte: Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p. 176.

As obras a efetuar em Leixões, em 1919, em valores atualizados<sup>257</sup>, ascendiam a 26 392 contos. Numa exposição feita ao Governo, para fazer face à crise financeira que se vivia no pós-guerra, a Junta pedia um tratamento idêntico ao que ocorria no porto de Lisboa, o qual recebia, regularmente, dotações da parte do Estado.

Reconhecendo-se a gravidade dos tempos, era aprovado, em sessão parlamentar de 12 de Agosto de 1920, um projeto de lei visando satisfazer as solicitações da Junta.<sup>258</sup> A lei nº 1028, de 20 de Agosto de 1920, estabelecia o novo orçamento das obras a realizar em Leixões em 30 000 contos, e definia a participação do Estado em 750 contos.<sup>259</sup>

No ano seguinte, atualizado o projeto de 1917, decorreu novo concurso público. Porém, nenhum dos projetos apresentados satisfaz as condições requeridas.

Em Agosto de 1923, contratou-se com o empreiteiro Eugéne Leon Reynaud a execução de algumas obras nas cabeças dos cais da nova doca de Leixões e em alguns muros. Mas logo em 1925 surgia novo percalço. A crise económico-financeira, de sobreprodução, que desde 1921 se começava a instalar em alguns países industrializados, mercê da dependência externa portuguesa, teve repercussões no panorama económico nacional. A descida abrupta do câmbio da libra trouxe novos desequilíbrios e atrasos nas obras.<sup>260</sup>

Por esta altura, a instabilidade governativa era também por demais evidente.

A 28 de Maio de 1926 era instaurada a Ditadura Militar. A situação portuária do Norte do País tomaria, a partir daqui, um rumo diferente. A Junta Autónoma das Instalações Marítimas

<sup>257</sup> Isto é, considerando a inflação.

<sup>258</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p. 179.

<sup>259</sup> *Diário do Governo* nº163, Série I, de 23 de Agosto de 1920.

<sup>260</sup> De Janeiro para Dezembro de 1925 o câmbio da libra passou de 150\$00 para 95\$00. In Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p.182.

do Porto (Douro-Leixões) seria extinta pelo Decreto nº 20842, a 23 de Janeiro de 1932, sendo criado em sua substituição um Conselho de Administração.

Do que vimos expondo, é importante referir que, apesar da não concretização no terreno, o período republicano imprimiu, de facto, um novo andamento à questão Douro-Leixões, tendo-se avançado, de forma definitiva, no desenvolvimento do porto comercial de Leixões. Porém, a guerra, o pós-guerra, a inflação e as dificuldades financeiras, geraram uma situação deveras desfavorável a quaisquer iniciativas.

### **2.3. A importância dos portos no contexto nacional: aprendizagens**

Até aqui, procurámos acompanhar os "ritmos" de desenvolvimento e melhoramento dos portos de Lisboa, e Douro-Leixões. Optámos por acompanhar estes portos, por se tratarem dos mais importantes do País, uma posição que, mesmo assim, como vimos, não foi garantia de um percurso livre de percalços.

Se percalços, erros, inadequações, falhas e faltas houve nos principais portos portugueses, fácil é de perceber que em *piores lençóis* se acharam os demais portos do País<sup>261</sup>. Lisboa, Douro e Leixões, cuja história aqui mais detalhadamente acompanhámos, funcionam, de resto, como um espelho das condições, desafios e soluções que foram sendo tentadas, também, nos restantes portos portugueses nestes anos. Neste caso particular, sabemos que não é, de todo, errado este raciocínio de tomar, efetivamente, a parte pelo todo<sup>262</sup>.

\* \* \*

Ao longo do período republicano, não obstante as dificuldades e falhas, será notória uma maior concentração de esforços em alguns portos nacionais, designadamente Lisboa e Douro-

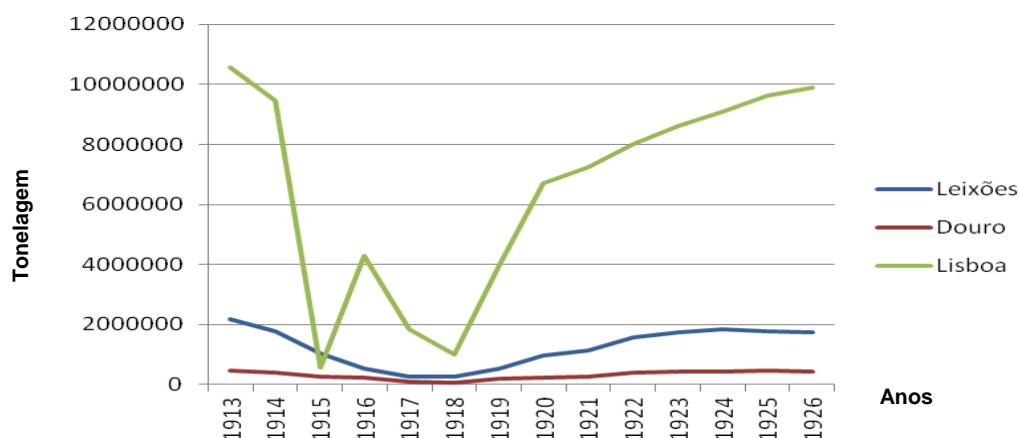
---

<sup>261</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Volumes I – VIII, Imprensa Nacional, Lisboa, 1904-1920; e Ana Prata, *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*, Caleidoscópio, Lisboa, 2011.

<sup>262</sup> Sabemo-lo porque já nos dedicámos anteriormente a estudar, também, a realidade desses outros portos. Cf. Ana Prata, *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*, Caleidoscópio, Lisboa, 2011.

Leixões e, em grau mais reduzido, Figueira da Foz<sup>263</sup>, Viana do Castelo<sup>264</sup>, Portimão<sup>265</sup>, Lagos<sup>266</sup> e Funchal<sup>267</sup>. cremos que a incidência nestes portos, estará relacionada com o reconhecimento de que seriam estes os portos onde maiores se apresentavam as possibilidades de retorno dos investimentos realizados.<sup>268</sup>

**GRÁFICO 1: Tonelagem dos navios entrados nos portos de Leixões, Douro e Lisboa (1913-1926)**



**Fonte:** Relatório e Contas da Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões), anos de 1913 a 1926; Relatório e Contas da Exploração do Porto de Lisboa, anos de 1913 a 1930.

<sup>263</sup> *Diário do Governo* nº 198, Série I, de 25 de Agosto de 1911, Portaria de 23 de Agosto mandando criar uma comissão especial denominada Comissão dos Melhoramentos da Figueira da Foz; *Diário do Governo* nº 113, Série I, de 15 de Maio de 1912, projeto de lei autorizando o Governo a abrir concurso para a adjudicação das obras a executar no porto e barra da Figueira da Foz; *Diário do Governo* nº 139, Série I, de 17 de Junho de 1913, Lei de 11 de Junho autorizando o Governo a adjudicar em hasta pública, precedendo concurso, a construção das obras do porto da Figueira da Foz.

<sup>264</sup> *Diário do Governo* nº 29, Série I, de 6 de Fevereiro de 1911, Portaria de 4 de Fevereiro encarregando uma comissão de proceder ao estudo dos melhoramentos do porto e doca de Viana do Castelo; *Diário do Governo* nº 117, Série I, de 30 de Junho de 1914, Lei nº 216, criando uma Junta autónoma das obras do porto de Viana do Castelo e do rio Lima.

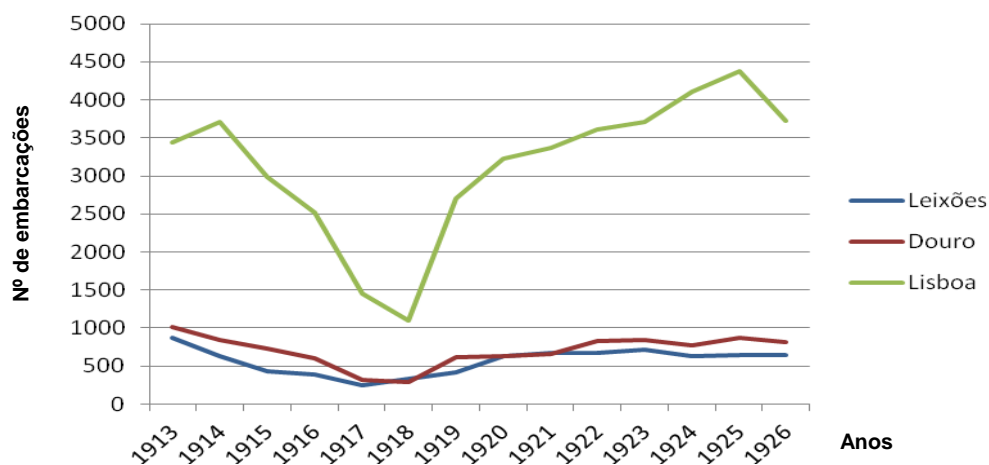
<sup>265</sup> *Diário do Governo* nº 90, Série I, de 17 de Abril de 1912, projeto de lei autorizando a construção e exploração de cais, docas e outras obras nos portos de Lagos e Portimão; *Diário do Governo* nº 299, Série I, de 21 de Dezembro de 1912, projeto de lei autorizando a Câmara Municipal de Portimão a contrair um empréstimo para determinados melhoramentos.

<sup>266</sup> *Diário do Governo* nº 90, Série I, de 17 de Abril de 1911, projeto de lei autorizando a construção e exploração de cais, docas e outras obras nos portos de Lagos e Portimão.

<sup>267</sup> *Diário do Governo* nº 287, Série I, de 9 de Dezembro de 1911, Portaria de 8 de Dezembro nomeando uma comissão para estudar os melhoramentos de que carece o porto artificial do Funchal; *Diário do Governo* nº 112, Série I, de 14 de Maio de 1912, projeto de lei autorizando o estabelecimento de uma zona franca no Funchal; *Diário do Governo* nº 6, Série I, de 8 de Janeiro de 1913, projeto de lei sobre a criação de uma Junta Autónoma das obras do porto do Funchal.

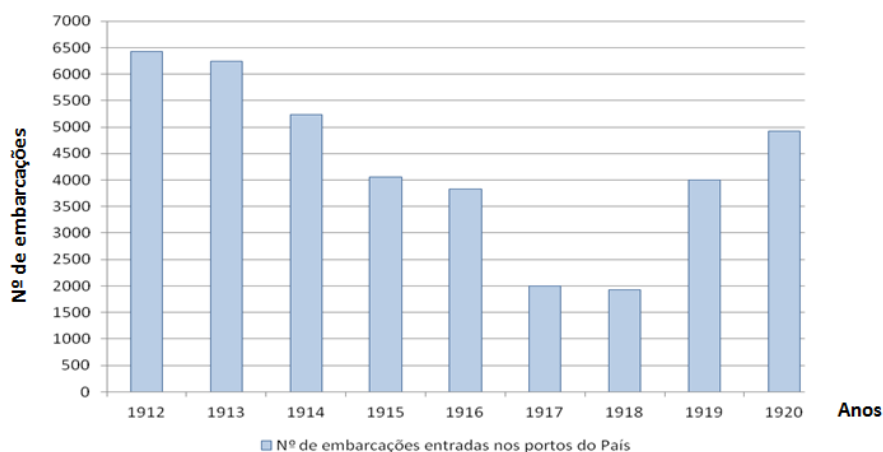
<sup>268</sup> Ezequiel de Campos, *A Conservação da riqueza nacional...*, ob.cit., p. 579.

**GRÁFICO 2: N° de embarcações entradas nos portos de Leixões, Douro e Lisboa (1913-1926)**



**Fonte:** *Relatório e Contas da Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões)*, anos de 1913 a 1926; *Relatório e Contas da Exploração do Porto de Lisboa*, anos de 1913 a 1930.

**GRÁFICO 3: N° de embarcações entradas nos portos do País (1912-1920)**



**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, anos de 1917, 1919, 1921.

Até 1914, segundo José Francisco da Silva, o movimento anual de embarcações entradas no País, pelo conjunto dos portos nacionais, era de 8 213 embarcações, cuja capacidade total se cifrava em 13 milhões de toneladas. Destes valores, os portos de Lisboa e Douro-Leixões tinham uma participação de quase 2/3 (62%), ao nível do número de embarcações. Considerava, contudo, Francisco da Silva, que a concentração do tráfego marítimo operada por aqueles dois portos era ainda mais notável se encarássemos a navegação sob o ponto de vista

da tonelagem dos navios, porque, então, a participação daqueles portos atingia 88% do total, deixando apenas os 12% restantes distribuídos pelos demais portos nacionais<sup>269</sup>.

Esta primeira observação, permite-nos perceber, desde já, a importância relativamente apagada que a maior parte dos portos portugueses representava no conjunto do tráfego marítimo nacional.

Talvez pelo conhecimento do que acabámos de expor, Ezequiel de Campos considerasse suficiente que, em Portugal, se apostasse no desenvolvimento de dois grandes portos: Lisboa e Douro<sup>270</sup>. Assim, não se sobrecarregaria excessivamente o porto da capital e equilibrar-se-ia a distribuição das verbas a investir. Querer, contudo, servir por Lisboa todo o País, era *péssima e mal ajuizada ideia política*.<sup>271</sup>

Nos restantes portos, cuja importância se afigurava mais regional e local, os investimentos deveriam ser moderados, porque as exigências não seriam também tão grandes.<sup>272</sup>

Nos mapas seguintes, para 1903 e 1926, é interessante verificar que Lisboa e Douro-Leixões mantêm o seu protagonismo, como principais portos nacionais, ao passo que os restantes portos apresentam um papel relativamente mais apagado no conjunto nacional.

---

<sup>269</sup> Cf. José Francisco da Silva, “Porto e barras do Algarve”, in *Congresso Regional Algarvio*, Papelaria e Tipografia ‘A Tentadora’, Lisboa, 1914.

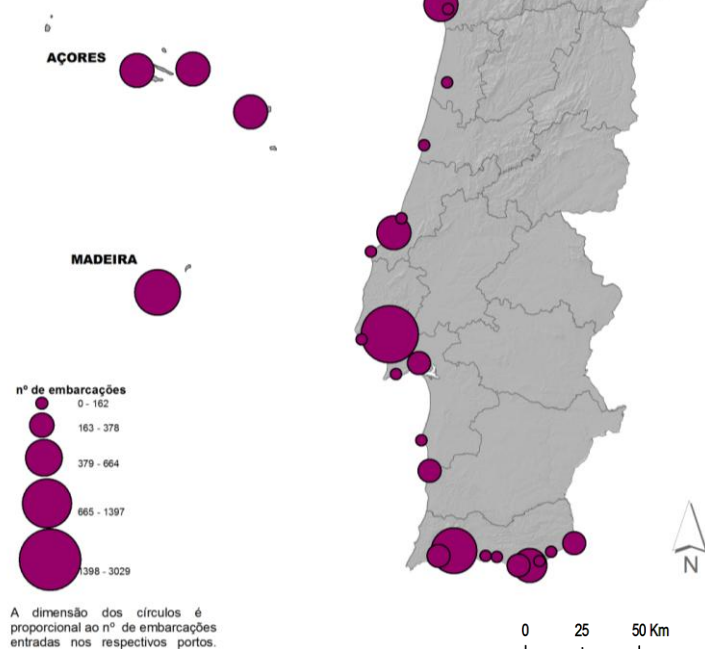
<sup>270</sup> A mesma ideia vai apresentar, anos mais tarde, o engenheiro Francisco Ramos Coelho. In *Portos Marítimos e Navegação Exterior, Exposição Portuguesa em Sevilha*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1929.

<sup>271</sup> Ezequiel de Campos, *A Conservação...*, *ob.cit.*, p. 496.

<sup>272</sup> Ezequiel de Campos, *A Conservação...*, *ob.cit.*, p. 495.

### Movimento de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1903)

(embarcações entradas)

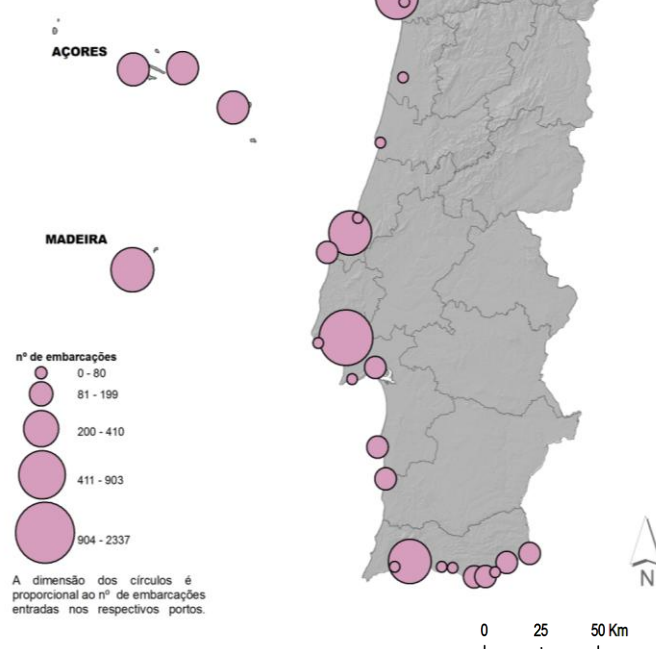


**Mapa 1:** Movimento de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1903).

**Fonte:** Elaboração própria. *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1903.  
Nota: Os valores para as ilhas foram agrupados por distritos (Funchal, Angra do Heroísmo, Horta e Ponta Delgada) e correspondem ao somatório das embarcações entradas nos vários portos insulares.

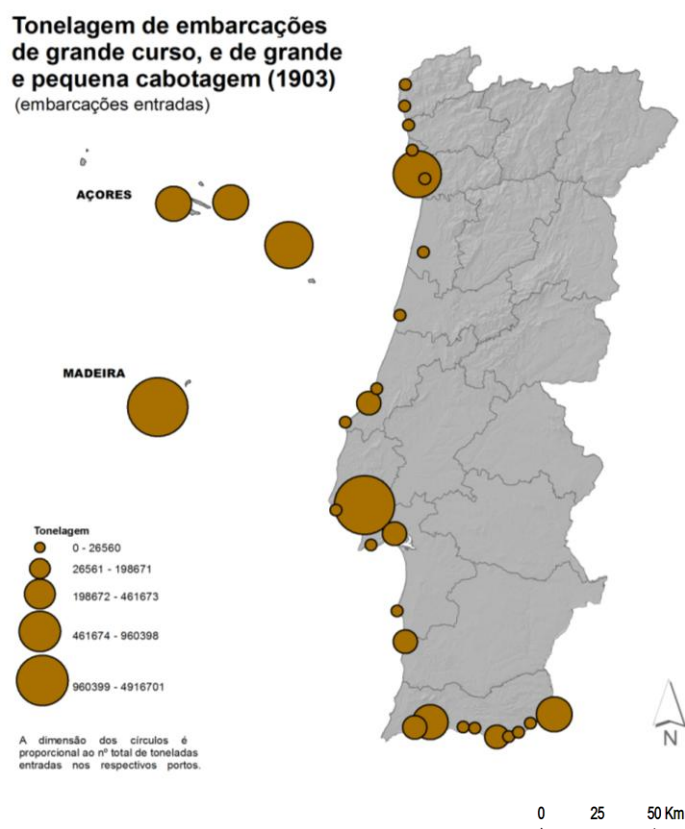
### Movimento de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1926)

(embarcações entradas)



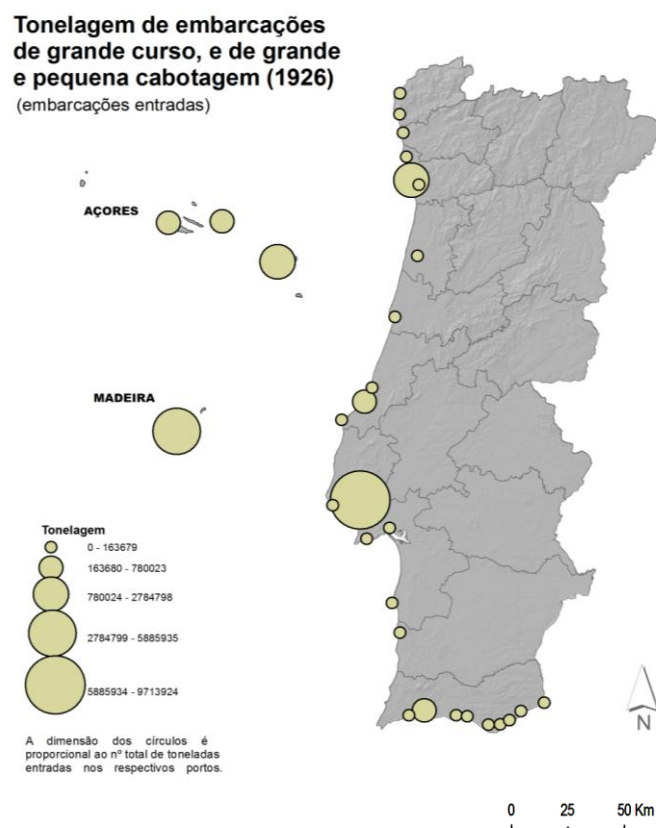
**Mapa 2:** Movimento de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1926).

**Fonte:** Elaboração própria. *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1926.  
Nota: Os valores para as ilhas foram agrupados por distritos (Funchal, Angra do Heroísmo, Horta e Ponta Delgada) e correspondem ao somatório das embarcações



**Mapa 3:** Tonelagem de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1903).

**Fonte:** Elaboração própria. *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1903.  
Nota: Os valores para as ilhas foram agrupados por distritos (Funchal, Angra do Heroísmo, Horta e Ponta Delgada) e correspondem ao somatório das tonelagens



**Mapa 4:** Tonelagem de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1926).

**Fonte:** Elaboração própria. *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1926.  
Nota: Os valores para as ilhas foram agrupados por distritos (Funchal, Angra do Heroísmo, Horta e Ponta Delgada) e correspondem ao somatório das tonelagens

No período republicano foram várias as chamadas de atenção para a imprescindibilidade de se definirem prioridades, de se traçar um plano de ação e de se efetuar, o estudo dos trabalhos de melhoramento necessários em cada porto. Aconselhava, porém, José Fernando de Sousa que, *em questões de ordem prática, é preciso, por mais que se estude e discuta, tomar afinal uma resolução sem a aspiração ao ótimo, impeditiva da realização do bom*<sup>273</sup>.

Ainda que, a nível legislativo, não se materialize nada de substancialmente novo, comparativamente ao período monárquico, vão surgindo, aqui e ali, algumas nuances que nos permitem perceber o esboçar de uma alteração. Se *a mudança* acabou por não ser efetivada, julgamos que foi, ao menos, considerada.

<sup>273</sup> Cf. José Fernando de Sousa, *Douro e Leixões, a questão dos portos comerciais: artigos e resumos de conferências*, Junta Autónoma das Obras da Cidade, Porto, 1912, p. 116.

Na Monarquia, as intervenções realizadas não obedeceram a um qualquer plano ou estratégia nacional, aconteceram, antes, *ao sabor das marés...* Respondendo a necessidades pontuais, dando resposta a problemas que se tornavam urgentes pelo arrastar constante de uma tomada de decisão, ou por frequente falta de verbas.

Por seu lado, o arrastar de problemas no sector portuário ocorria também, e muitas vezes, pelas próprias incapacidades técnicas da época. Faltava o necessário *know-how* para resolver certos problemas. Esta é, de resto, uma questão que marcará presença ainda durante o período republicano, e que continuará presente já bem entrados no Estado Novo, não havendo nestes casos muito mais a fazer além do *procurar resolver do melhor modo*, e do *remediar*, até que uma solução definitiva, mais adequada e assente em bases sólidas, proporcionadas pelo avançar do conhecimento científico, se encontrasse disponível. Voltaremos a esta questão em momento oportuno.

Anteriormente a 1910, havia já plena consciência da importância de dotar os portos nacionais das condições necessárias ao seu regular funcionamento, percebendo-se a ligação que estes tinham com o sector produtivo e a economia do País.

Contudo, não havia ainda a consciência da impreteribilidade de definição de uma estratégia nacional de atuação, coordenando esforços, definindo prioridades e perspectivando investimentos com a garantia e a segurança da sua rentabilidade futura. Esta ideia integrada da questão portuária, só surgiria mais tarde, já durante a República, e depois das consequências da Grande Guerra virem irremediavelmente confrontar o País e a classe política com a realidade da sempre desadequada e desajustada situação dos portos nacionais.

Se, na Monarquia, os portos eram tidos, simplesmente, como porta de saída e entrada de produtos e gentes, sendo as apostas no seu melhoramento e apetrechamento motivadas pelas circunstâncias; durante a República, e principalmente depois da Iª Guerra, os portos vão começar progressivamente a ser vistos como decisivos fatores económicos que urgia não descurar.

Se a Monarquia lhes reconhecia importância por estarem ligados com o sector comercial do País, conquanto não houvesse uma perceção '*nacional*' e integrada da questão portuária; a República foi mais longe, criando organismos específicos aos quais entrega a administração e exploração dos portos nacionais, e preparando as bases legislativas para o delinear de um plano nacional de intervenção nos portos.



Da simples necessidade de ‘reparar’, luta constante dos tempos monárquicos, passou-se para a impreterível necessidade de ‘coordenar’ e ‘planear’, definindo tempos, modos, e programando despesas.

### Parte 3

## **A CAMINHO DE UMA POLÍTICA PORTUÁRIA. Instituições, despesas com portos e diplomas legislativos.**

*«Construindo portos, enriquecemos a terra e tornamos mais segura a vida do mar.»*

*15 Anos de Obras Públicas (1932-1947), vol. II, Exposição e Congressos de Engenharia e de Arquitetura, Comissão Executiva da Exposição de Obras Públicas, Lisboa, 1949, p. 103.*

Esta terceira parte apresenta-se como necessário complemento da parte anterior.

Se até aqui procurámos perceber o modo como eram feitas as intervenções, reparos, melhoramentos, construções e obras nos portos portugueses, focando-nos nos três principais portos nacionais (por razões que deixámos já explicitadas em momento anterior), e captar as motivações subjacentes ao interesse demonstrado no sector portuário, pretendemos, agora, num segundo momento, analisar em que moldes e em que bases assentava a administração e exploração dos portos do País, e identificar momentos e tempos, em que foi sendo visível ou foi transparecendo, um alterar de perceção e um novo entendimento face ao conjunto dos portos nacionais.

*A Caminho de uma Política Portuária* é, de resto, um título algo provocatório. Não se pode assumir que tivesse existido, conscientemente, um percurso percorrido com o propósito de definir e gizar uma política de portos para o País, pelo menos não nos primeiros anos da República e, decididamente, também não durante a Monarquia.

Contudo, cremos que o título não deixa de conter alguma *verdade*, uma vez que, paulatinamente, se foram procurando sanar as debilidades de que este padecia e se foi dando cada vez maior atenção ao sector portuário como um todo.

Não existiu um caminho programado que, da Monarquia para a República, procurasse definir um plano nacional de atuação no sector portuário, e nem o houve, de resto, no período republicano.

Mas, de forma indireta, e talvez mesmo inconsciente, os diversos protagonistas do momento histórico a que nos atemos nesta análise procuraram sim, sempre, inverter a situação de desmazelo, desatenção ou desadequação em que se achavam os portos do País. E, nesse sentido, os trilhos percorridos acabariam por conduzir, pela convergência de vários fatores e

momentos, e não, por uma predeterminação definida *a priori* pelos agentes históricos, à definição de uma política portuária para o País.

\* \* \*

Acabámos por produzir um texto mais longo do que inicialmente prevíamos, contudo, cremos que foi necessário fazê-lo para melhor enquadrar e perceber as opções seguidas nos portos nacionais, procurando paralelamente determinar-se se as opções portuárias republicanas constituíram, afinal, uma rutura com o que vinha sendo feito no período monárquico, ou se, pelo contrário, marcaram apenas uma continuidade com as opções anteriores.

### **3.1. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria: estabilidade institucional?**<sup>274</sup>

Com o propósito de agilizar a administração estatal e de dotar os ministérios<sup>275</sup> de adequada capacidade de decisão<sup>276</sup>, tornou-se cada vez mais premente, ao longo dos anos, a necessidade de segmentação e especialização das diversas atribuições e competências sob sua alçada.

Com este propósito, a Secretaria de Estado dos Negócios Interiores do Reino e das Mercês, criada por alvará de 28 de Julho de 1736, veria sair da sua esfera de atuação, os Serviços da

---

<sup>274</sup> Note-se que este Ministério assumiu diferentes designações ao longo da Iª República: Ministério do Fomento, entre 1910 e 1917; Ministério do Comércio, entre 1917 e 1919; Ministério do Comércio e das Comunicações, a partir de 1919, permanecendo assim até 1932.

<sup>275</sup> À época: Secretaria de Estado dos Negócios Interiores do Reino e da Mercês, Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra.

<sup>276</sup> *A organização dos Serviços Públicos, como todas as instituições humanas, deve seguir as fases da civilização, e satisfazer as novas exigências que ela cria. Sem a aplicação refletida deste pensamento racional haverá desencontro entre a ação da Máquina Governativa, e os movimentos do Corpo Social, com grande perda da força viva.*

*A nova situação económica criada às Nações modernas pelo imenso desenvolvimento industrial, que caracteriza este século, trouxe a necessidade de subdividir os departamentos da Governação Pública incumbidos de superintender e dirigir, em nome dos interesses gerais, os grandes grupos de interesses particulares. Foi por isso que noutros países se criaram Ministérios diferentes para a Agricultura, para as Obras Públicas e para a Instrução Pública.*

*Em Portugal, posto que as indústrias se não tenham desenvolvido tanto, têm todavia experimentado bastante incremento, e urge promovê-las por todos os modos acertados; um grande impulso económico lhe pode provir da ação ilustrada do Governo.*

*Este tão urgente impulso mal se poderá, porém, realizar, de um modo profícuo, enquanto o ramo especial da administração, de que depende, estiver emaranhado e tolhido nas vastas e complicadas atribuições do Ministério dos Negócios do Reino. O exercício de tantas atribuições, além de não caber no tempo, exige conhecimentos tão variados, que é muito difícil, senão impossível, encontrar um homem que as possa desempenhar todas e com a máxima vantagem pública.*

*A necessidade instantânea de subdividir o Ministério do Reino é, pois, autorizada pela experiência de outros Povos, reclamada pela natureza dos factos, e proclamada pela opinião geral.* Cf. Relatório dos Ministros e Secretários de Estado de todas as repartições, apresentado a 30 de Setembro de 1852. Decreto de 30 de Agosto de 1852, *Diário do Governo* nº 206, de 1 de Setembro de 1852.

Fazenda, em 1790, aos quais se seguiriam, anos mais tarde, os Serviços dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça; e, em 1852, os Serviços das Obras Públicas.

No Relatório dos Ministros e Secretários de Estado apresentado a 30 de Setembro de 1852, defendia-se que a *organização dos Serviços Públicos, como todas as instituições humanas, deve seguir as fases da civilização, e satisfazer as novas exigências que ela cria. (...) A nova situação económica criada às Nações modernas (...) trouxe a necessidade de subdividir os departamentos da Governação Pública incumbidos de superintender e dirigir, em nome dos interesses gerais, os grandes grupos de interesses particulares. Foi por isso que noutros países se criaram Ministérios diferentes para a Agricultura, para as Obras Públicas e para a Instrução Pública.*<sup>277</sup> E esse foi também o caminho seguido em Portugal.

Assim, pelo Decreto de 30 de Agosto de 1852, criava-se o novo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria<sup>278</sup>, que teria, doravante, sob sua alçada os assuntos relativos a obras públicas, comunicações, comércio, indústria e agricultura<sup>279</sup>; e determinava-se, também, a criação de dois organismos consultivos: o Conselho Geral de Obras Públicas, a que nos dedicaremos com maior detalhe adiante, e o Conselho Geral do Comércio, Agricultura e Manufaturas.

#### **Decreto de 30 de Agosto de 1852**

*Tomando em consideração o Relatório dos Ministros e Secretários d'Estado de todas as Repartições: Hei por bem Decretar o seguinte:*

*Artigo 1º. É criado um Ministério de Obras Públicas, Comércio e Indústria, o qual será composto pela forma seguinte:*

*Secretaria-geral e Gabinete particular do Ministro;*

*Direção das Obras Públicas e Minas;*

*Direção do Comércio, Agricultura e Manufaturas;*

*Repartição de Contabilidade.*

*Art. 2º. As Repartições mencionadas no artigo antecedente serão subdivididas como melhor convier ao serviço e conforme a natureza dos assuntos que devem pertencer a cada uma.*

*Art. 3º. O quadro dos Empregados do Ministério das Obras Públicas e Minas, Comércio e Indústria será, quanto possível, preenchido com Empregados do Ministério do Reino, ou de qualquer outra Repartição do Estado.*

*Art. 4º. São criados um Conselho Geral de Obras Públicas, e um Conselho Geral de Comércio, Agricultura e Manufaturas. Decretos especiais regularão a organização e atribuições destes Conselhos.*

<sup>277</sup> Cf. Relatório dos Ministros e Secretários de Estado de todas as repartições, apresentado a 30 de Setembro de 1852. Decreto de 30 de Agosto de 1852, *Diário do Governo* nº 206, de 1 de Setembro de 1852.

<sup>278</sup> Decreto de 30 de Agosto de 1852, *Diário do Governo* nº 206, de 1 de Setembro de 1852. Criação do Ministério de Obras Públicas, Comércio e Indústria.

<sup>279</sup> Cf. Ana Prata, “Ministério Comércio/Ministério do Comércio e Comunicações”, in ROLLO, Maria Fernanda (Coord.), *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, Vol. I, Coleção Parlamento, Assembleia da República, Lisboa, 2014, pp. 913-917.

Art. 5º. São da immediata dependência do Ministério das Obras Públicas a administração geral das Matas, a direção dos trabalhos geodésicos e topográficos e a inspeção dos faróis.

Art. 6º. Aqueles ramos de serviço público, que podem, sem inconvenientes, ser desligados de qualquer outro, serão distribuídos nas diferentes organizações ministeriais por um ou por outro do Ministérios, segundo mais proveitoso for à boa administração.

Art. 7º. O Governo dará conta às Cortes das disposições deste Decreto.

Art. 8º. Fica revogada aa Legislação em contrário.

*Os Ministros e Secretários d'Estado de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço de Mafra, em trinta de Agosto de mil oitocentos e cinquenta e dois - RAINHA - Duque de Saldanha - Rodrigo da Fonseca Magalhães - António Maria de Fontes Pereira de Mello - António Aluizio Jervis d'Atouguia.*

A 30 de Setembro do mesmo ano, novo decreto<sup>280</sup> estabelecia a organização e atribuições de todos os serviços, definindo-se que a Direção de Obras Públicas seria composta por duas repartições (Central e Técnica) e que os serviços relacionados com os portos nacionais ficariam alocados à 2ª secção da Repartição Técnica.

#### **Composição da Repartição Técnica (1852)**

1ª Secção - Estradas, pontes e caminhos-de-ferro

2ª Secção - **Rios, canais e portos;** dessecamento de pântanos; irrigações; trabalhos geodésicos; faróis

3ª Secção - Monumentos históricos; edifícios públicos; obras de aformoseamento e recreio público

4ª Secção - Minas; pedreiras; trabalhos geológicos

5ª Secção - Arquivo-Geral; depósito de cartas, plantas, memoriais, modelos e instrumentos.

O pensamento que conduziu à criação do novo Ministério significou, de resto, um importante passo no caminho da regeneração económica do País, ainda que, à época, tivessem existido variadas críticas e desconfianças quanto ao *moderno* rumo que a administração do Estado estava a seguir.<sup>281</sup>

No sentido de melhor segmentar e organizar as competências e atribuições do Ministério, seriam publicados, ao longo dos anos, vários decretos, reformando e reorganizando os seus serviços.

Neste ponto, mais do que procurar exaustivamente identificar as continuidades, ruturas e adaptações que foram tendo os diversos serviços do Ministério, importa-nos, sobretudo, perceber as alterações verificadas, ou não, ao nível das competências portuárias.

<sup>280</sup> Decreto de 30 de Setembro de 1852, *Diário do Governo* nº 243, de 14 de Outubro de 1852. Regulamento e atribuições do Ministério de Obras Públicas, Comércio e Indústria.

<sup>281</sup> Leia-se o preâmbulo do Decreto de 5 de Outubro de 1859, *Diário do Governo* nº 239, de 11 de Outubro de 1859.

Com esse propósito, registámos as principais alterações ocorridas ao nível da orgânica do Ministério das Obras Públicas, entre 1852 e 1926, e intentámos perceber em que medida as reestruturações e reorganizações dos diversos serviços impactaram, ou não, o sector portuário.

### Reformas, reestruturações e reorganizações do Ministério

<b>Reforma de 1859<sup>282</sup></b>	<p>-Introduziu várias alterações e profundas reformas.</p> <p>-Os serviços do Ministério passaram a estar distribuídos da seguinte forma: Gabinete do Ministro; Direção-Geral de Obras Públicas e Minas; Direção-Geral do Comércio e Indústria; Repartição Central; Repartição de Contabilidade.</p> <p>-A <b>Direção-Geral de Obras Públicas e Minas</b> encontrava-se dividida em duas Repartições, a primeira de Obras Públicas e a segunda de Minas, Geologia e Máquinas a Vapor.</p> <p>-No que dizia respeito à <b>Repartição de Obras Públicas</b>, ficou subdividida em quatro secções.</p> <p>1ª Secção - Estudo, construção e conservação das estradas e pontes</p> <p>2ª Secção - <b>Obras de rios, canais e portos</b>; dessecamento de pântanos; irrigações; faróis</p> <p>3ª Secção - Caminhos-de-ferro; telégrafos elétricos; reparação e conservação de monumentos históricos; edifícios públicos; obras de aformoseamento</p> <p>4ª Secção - Arquivo-Geral; depósito de cartas, plantas, memórias, modelos e instrumentos.</p>
<b>Reforma de 1864</b>	-A reforma de 1864, não afetou os serviços ligados às Obras Públicas.
<b>Reforma de 1868<sup>283</sup></b>	<p>-Publicado novo decreto com o propósito de <i>simplificar as complicações e cortar as demasias que circunstâncias diversas introduziram no pessoal e na economia orgânica e administrativa do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria.</i><sup>284</sup></p> <p>-Concentraram-se os serviços em duas únicas direções-gerais, e três repartições comuns.</p> <p><b>Direção-Geral das Obras Públicas e Minas</b> (com duas repartições: a de Obras Públicas e a de Minas);</p> <p>Direção-Geral do Comércio e Indústria (com três repartições: a do Comércio e Indústria, a da Agricultura e a de Estatística).</p> <p>Três repartições comuns: a Central, a de Contabilidade e a do Arquivo e Biblioteca, esta última devia guardar todos os processos findos, documentos e livros para que pudessem servir de base e referência a futuros estudo e trabalhos.</p> <p>- <b>A Repartição de Obras Públicas</b> passa a ter a seu cargo o processo e expediente dos negócios respeitantes à parte técnica e administrativa dos serviços seguintes, subdivididos em quatro secções:</p> <p>1ª Secção - Estudo, construção e conservação das estradas e pontes</p>

<sup>282</sup> Decreto de 5 de Outubro de 1859, *Diário do Governo* nº 239, de 11 de Outubro de 1859.

<sup>283</sup> Decreto de 31 de Dezembro de 1868, *Diário do Governo* nº 3, de 5 de Janeiro de 1869.

<sup>284</sup> Decreto de 31 de Dezembro de 1868, *Diário do Governo* nº 3, de 5 de Janeiro de 1869.

	<p><b>2ª Secção - Obras de rios, canais, portos e faróis;</b> dessecamento de pântanos; irrigações</p> <p>3ª Secção - Caminhos-de-ferro; telégrafos elétricos</p> <p>4ª Secção - Construção, reparação e conservação de monumentos históricos, edifícios públicos e obras de aformoseamento; cartas, plantas, memórias, modelos e instrumentos.</p>
<b>Reforma de 1886</b> <sup>285</sup>	<p>-O Ministério passa a englobar quatro Direções-Gerais:</p> <p><b>Obras Públicas e Minas</b>  Agricultura  Comércio e Indústria  Correios, Telégrafos e Faróis</p> <p>-A <b>Direção-Geral de Obras Públicas e Minas</b> subdividia-se em três repartições: Estradas, Obras Hidráulicas e Edifícios Públicos; Caminhos-de-ferro; Minas.</p> <p>-A <b>Repartição de Estradas, Obras Hidráulicas e Edifícios Públicos</b> abrangia os seguintes serviços e competências:</p> <p>1ª Secção - Estudo, construção e conservação das estradas e pontes; expropriações por utilidade pública; concessão de subsídios para estradas; classificação de estradas</p> <p><b>2ª Secção - Obras de melhoramento e conservação dos portos, rios navegáveis e fluviáveis; estudos, projetos, construção e reparação de faróis; construção e conservação dos diques, docas, portos de abrigo, eclusas e quaisquer trabalhos hidráulicos destinados a melhorar o regime dos rios e a proteger os campos marginais;</b> dessecamento de pântanos; irrigações</p> <p>3ª Secção - Estudos, projetos e construção de edifícios públicos; construção, reparação e conservação de monumentos nacionais e obras artística e de aformoseamento; classificação e conservação de modelos de arquitetura nacionais; guarda e conservação de instrumentos, cartas, plantas, memórias e modelos;</p> <p>4ª Secção - Registo e movimento do pessoal técnico e administrativo de obras públicas; fiscalização dos serviços de pesos e medidas; processos de licenças para construção junto às estradas reais e nas margens dos rios.</p>
<b>Reforma de 1892</b> <sup>286</sup>	<p>-Os serviços internos do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria ficam a cargo da Secretaria de Estado dos Negócios e Obras Públicas, Comércio e Indústria e definem-se quatro corporações consultivas.</p> <p>-A Secretaria de Estado englobava assim as seguintes direções de serviços e repartições:</p> <p><b>Direção dos Serviços de Obras Públicas</b>  Direção dos Serviços Telégrafos-postais  Direção dos Serviços Agrícolas  Repartição dos Serviços Técnicos de Minas e da Indústria  Repartição de Estatística-Geral</p>

<sup>285</sup> Decreto de 28 de Julho de 1886, *Diário do Governo* nº 169, de 30 de Julho de 1886.

<sup>286</sup> Decreto de 1 Dezembro de 1892, *Diário do Governo* nº 276, de 5 de Dezembro de 1892.

	<p>Repartição do Comércio e Serviços Gerais</p> <p>-As quatro corporações consultivas sob alçada da Secretaria eram:  Conselho Superior de Obras Públicas e Minas  Conselho Superior de Agricultura  Conselho Superior de Comércio e Indústria  Conselho Superior de Estatística</p> <p>-A <b>Direção dos Serviços de Obras Públicas</b> compreendia duas repartições:  <b>1ª Repartição - de estradas, obras hidráulicas e edifícios públicos</b>  <b>2ª Repartição - de Caminhos-de-ferro</b></p> <p>-A 1ª Repartição compunha-se de duas secções, tendo a seu cargo os seguintes serviços:  1ª Secção - Classificação de estradas; estudos, construção, conservação e polícia de estradas de 1ª e 2ª ordem; concessão de subsídios para construção de estradas de 3ª ordem;  2ª Secção - <b>Estudos, construção, conservação e polícia das obras de melhoramentos de portos e rios e de proteção aos campos marginais; canais de navegação marítima e interior;</b> dessecamento de pântanos e irrigações; estudos, construção e conservação de faróis, edifícios e monumentos públicos.</p>
<b>Reforma de 1899<sup>287</sup></b>	<p>-Os serviços passam a ser constituídos do seguinte modo:  <b>Direção-Geral de Obras Públicas e Minas</b>, com três repartições;  Direção-Geral de Agricultura, com 4 repartições;  Direção-Geral do Comércio e Indústria, com 3 repartições;  Direção-Geral dos Correios e Telégrafos  Repartição Central</p> <p>-A Direção-Geral de Obras Públicas e Minas compreendia três repartições: a de <b>Obras Públicas</b>, com três secções; a de Minas e a do Pessoal.</p> <p>-É suprimida a Repartição de Caminhos-de-ferro anteriormente existente.</p>
<b>Reorganização de 1901<sup>288</sup></b>	<p>-Verificando-se que o resultado colhido com a reforma de 1899 ficou aquém do esperado, foi necessário definir uma organização de mais fácil aplicação. O Decreto de 24 de Outubro de 1901 não consubstancia, por isso, uma organização nova, mas antes, uma compilação de disposições remodeladas consoante as exigências atuais dos serviços.</p> <p>- Determina que os serviços de engenharia civil, relativos a obras públicas e minas, fossem desempenhados por um corpo de engenharia, constituído por duas secções, uma de obras públicas e outra de minas, e pelos seus auxiliares: arquitetos, condutores e desenhadores.</p> <p>-O chefe do corpo de engenharia civil e dos quadros técnicos auxiliares era o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria.</p> <p>-A <b>Secção de Obras Públicas</b> (que se compunha de 120 engenheiros, entre os quais: 4 inspetores-gerais e 6 inspetores, 7 arquitetos, 180 condutores e 60 desenhadores) pertencia o estudo, construção, administração e</p>

<sup>287</sup> Decreto de 28 Dezembro de 1899, *Diário do Governo* nº 296, de 30 de Dezembro de 1899.

<sup>288</sup> Decreto de 24 de Outubro de 1901, *Diário do Governo* nº 246, de 31 de Outubro de 1901.



	<p>fiscalização de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*Caminhos-de-ferro e estradas</li> <li>*<b>Serviços Hidráulicos</b></li> <li>*Edifícios públicos e monumentos nacionais</li> <li>*Faróis e balizas</li> <li>*Trabalhos de engenharia agrícola</li> <li>*Estudos e ensaios de resistência de materiais</li> <li>*Serviços de engenharia sanitária</li> </ul> <p>-Os serviços internos da Secretaria de Estado a cargo dos engenheiros que constituíam o quadro de atividade do corpo de engenharia civil compreendiam o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas e os da Direcção-Geral das Obras Públicas e Minas.</p> <p>-Os serviços externos relativos a obras públicas abrangiam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*6 Inspeções ordinárias destinadas ao exame dos serviços técnicos e administrativos referentes a estradas, serviços hidráulicos e edifícios públicos;</li> <li>*<b>4 Direcções de Serviços Fluviais e Marítimos;</b></li> <li>*1 Direcção de Hidráulica Agrícola, com sede em Lisboa;</li> <li>*Administração-Geral dos Caminhos-de-ferro do Estado;</li> <li>*1 Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos-de-ferro explorados por companhias ou empresas particulares, com sede em Lisboa;</li> <li>*20 Direcções de Obras Públicas correspondentes aos distritos administrativos do continente e ilhas adjacentes, não incluindo Lisboa, com sede nas capitais respectivas;</li> <li>*3 Direcções de Obras Públicas para o distrito de Lisboa;</li> <li>*1 Direcção de Estudos e Ensaios de Materiais;</li> <li>*2 Circunscrições de Melhoramentos Sanitários; uma no norte, outra no sul, com sede em Lisboa;</li> <li>*1 Comissão de verificação da resistência das Pontes e construções metálicas;</li> <li>*Presidência da Comissão Executiva do Conselho dos Monumentos Nacionais.</li> </ul> <p>-Junto da Direcção de Obras Públicas e Minas funcionavam 4 corpos consultivos:</p> <p>Conselho Superior de Obras Públicas e Minas Conselho de Melhoramentos Sanitário Conselho de Monumentos Nacionais Conselho de Tarifas</p>
<b>Reforma de 1903<sup>289</sup></b>	<p>-O Ministério passou a ser constituído pelas seguintes direcções-gerais:</p> <p><b>Direcção-Geral de Obras Públicas e Minas</b> Direcção-Geral de Agricultura Direcção-Geral do Comércio e Indústria Direcção-Geral dos Correios e Telégrafos</p> <p>-A Direcção-Geral de Obras Públicas e Minas era constituída por três repartições:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*<b>Repartição de Obras Públicas</b>, responsável pelos assuntos relativos a estradas, <b>obras hidráulicas</b> e edifícios públicos;</li> <li>*Repartição de Caminhos-de-ferro, à qual incumbiam os assuntos relativos a caminhos-de-ferro;</li> </ul>

<sup>289</sup> Decreto de 21 de Janeiro de 1903, *Diário do Governo* n° 46, de 28 de Fevereiro de 1903.

	<p>*Repartição de Minas, responsável pelos assuntos relativos a minas, pedreiras águas minero-medicinais e serviços geológicos.</p> <p>-A <b>Repartição de Obras Públicas</b> divide-se em 4 secções. Continuando, na <b>2ª secção os estudos, construção e conservação de portos</b>, polícias das obras de melhoramento, e distribuição de verbas orçamentais para aplicação nesses serviços.</p>
<b>Nova designação em 1910<sup>290</sup></b>	<p>-O Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, que mantivera esta designação durante 58 anos, passa a denominar-se <b><u>Ministério do Fomento</u></b>, a partir de 8 de Outubro de 1910.</p> <p>-A organização geral dos serviços é mantida.</p>
<b>Reorganização e nova designação em 1917<sup>291</sup></b>	<p>-A 5 de Novembro de 1917, o Ministério passa a denominar-se <b><u>Ministério do Comércio</u></b>.</p> <p>-Em consequência da conjuntura trazida pela Grande Guerra, foi necessário reorganizar e concentrar vários serviços, em diversos Ministérios. O Ministério do Comércio não foi exceção, tendo-se procedido à urgente reorganização de alguns dos seus serviços, com o objetivo de coordenar eficazmente todos os esforços.</p> <p>-Passam para a alçada do Ministério do Comércio vários serviços anteriormente dependentes do Ministério do Trabalho e Previdência Social. Destaque para a Administração do Porto de Lisboa. Por seu lado, também outros serviços (relativos a Agricultura e Minas) transitaram do Ministério do Comércio para o do Trabalho.</p> <p>-As Direções-Gerais de Obras Públicas e Minas e do Comércio e Indústria passaram a denominar-se, respetivamente:  <b>Direção-Geral de Obras Públicas</b>  Direção-Geral do Comércio</p>
<b>Reforma e nova designação em 1919<sup>292</sup></b>	<p>-As alterações e transferências de serviços que sofrera entretanto o Ministério tornaram premente a necessidade de se proceder a uma nova reforma.</p> <p>-A partir de 9 de Maio de 1919, o Ministério passou a integrar os serviços do comércio, indústria, obras públicas e comunicações, tendo começado a designar-se <b><u>Ministério do Comércio e Comunicações</u></b>.</p> <p>-Ficou o Ministério organizado do seguinte modo:  Secretaria-geral  <b>Direção-Geral de Obras Públicas</b>  Direção-Geral do Comércio e Indústria  Direção-Geral do Ensino Industrial e Comercial</p> <p>-Ficaram sob sua alçada:  *Direção-Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos  *Direção-Geral dos Caminhos-de-ferro  *Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado  *Administração-Geral dos Correios e Telégrafos  *<b>Exploração do Porto de Lisboa e as administrações de outros portos</b></p>

<sup>290</sup> Decreto de 8 de Outubro de 1910, *Diário do Governo* n° 4, COLP, 1910, II, p.2.

<sup>291</sup> Decreto n° 3511, de 5 de Novembro de 1917, *Diário do Governo* n° 191, COLP, 1917, II, pp.429-430.

<sup>292</sup> Decreto n° 5541, de 9 de Maio Novembro de 1919, *Diário do Governo* n° 97, COLP, 1919, II, pp.625-629.

	<p><b>do País</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*Repartição de Turismo</li> <li>*Caixa de Reformas do Pessoal de Obras Públicas</li> <li>*Administração dos Armazéns Gerais e Industriais</li> </ul> <p>-Funcionavam junto do Ministério os seguintes organismos:</p> <p>8ª Repartição da Direção-Geral da Contabilidade Pública</p> <p>Junta Consultiva dos Caminhos-de-ferro</p> <p>Conselho Superior de Obras Públicas</p> <p>Conselho dos Melhoramentos Sanitários</p> <p>Conselho de Aproveitamentos Hidráulicos</p> <p>Conselho de Turismo</p> <p>Conselho Superior do Comércio e Indústria</p> <p>Junta do Contencioso da Propriedade Industrial</p> <p>Conselho do Ensino Industrial e Comercial</p> <p>-A <b>Direção-Geral de Obras Públicas</b> subdividia-se em quatro repartições:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Estradas e pontes (com 2 secções)</li> <li>-Edifícios e monumentos nacionais (com 2 secções)</li> <li>-<b>Serviços hidráulicos (com 2 secções)</b></li> <li>-Pessoal das obras públicas (com 2 secções)</li> </ul>
<b>Reorganização de 1920<sup>293</sup></b>	<p>-A Lei nº 971, de 17 de Maio de 1920, autorizava o Governo a remodelar e reestruturar os serviços públicos, com o propósito de os tornar mais funcionais e financeiramente mais comportáveis. Nesse sentido, foram também reorganizados os serviços do Ministério do Comércio.</p> <p>-Passou o Ministério a organizar-se do seguinte modo:</p> <p>Secretaria-geral do Ministério e dos Serviços de Obras Públicas</p> <p><b>Direção-Geral do Comércio e Indústria</b></p> <p>Direção-Geral do Ensino Industrial e Comercial</p> <p>Inspeção-geral dos Serviços do Ministério</p> <p>-A Secretaria-geral do Ministério e dos Serviços de Obras Públicas orientava superiormente e centralizava a administração de todos os serviços do Ministério, em especial os de obras públicas, procurando garantir unidade de ação, eficiência e utilidade.</p> <p>-Estavam sob alçada da Secretaria-Geral:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*Administração-Geral das Estradas e Turismo</li> <li>*Administração-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais</li> <li>*<b>Administração-Geral dos Serviços Hidráulicos</b></li> <li>*Administração-Geral dos Serviços Geodésicos, Topográficos e Cadastrais</li> <li>*Administração-Geral dos Caminhos-de-ferro do Estado</li> <li>*Administração-Geral dos Correios e Telégrafos</li> <li>*Administração-Geral do Porto de Lisboa</li> <li>*Administração-Geral dos Transportes Marítimos do Estado</li> <li>*Administração-Geral dos Armazéns Gerais Industriais</li> </ul> <p>-<b>À Administração-Geral os Serviços Hidráulicos competia a direção dos serviços de hidráulica fluvial, marítima e industrial; os serviços relativos ao aproveitamento, polícia e conservação das águas públicas; e a gestão dos fundos destinados a quaisquer trabalhos nos rios e portos do continente e ilhas adjacentes.</b></p>

<sup>293</sup> Decreto nº 7036, de 17 de Outubro de 1920, *Diário do Governo* nº 209, COLP, 1920, II, p.321.

## O que mudou afinal?

Ao longo dos anos, foram, de resto, diversas as alterações ocorridas ao nível da estrutura e organização dos serviços do Ministério. Para efeitos de economia de espaço, apenas listamos aqui a composição geral do Ministério, nos diversos momentos, e as alterações relacionadas com a Direção Geral de Obras Públicas. Informações que, mais diretamente, se relacionam com o nosso objeto de estudo. Contudo, note-se que as reorganizações e reformas tiveram também impacto ao nível da organização de outros serviços, gabinetes, direções, repartições e secções, que não coube aqui analisar, nem referir.

Neste contexto, é importante realçar a estabilidade verificada no quadro dos assuntos e serviços portuários, os quais, durante os 74 anos aqui sumariamente abordados (1852-1926), permaneceram sempre sob a alçada do mesmo Ministério<sup>294</sup> e estiveram também sempre alocados à mesma Direção, a Direção Geral de Obras Públicas, independentemente das diferentes designações que esta foi recebendo ao longo dos anos.

Dito isto, a permanência e estabilidade do sector portuário, no que toca à organização e orgânica institucional, podem, por um lado, ajudar a explicar e compreender os passos continuados que, paulatinamente, foram sendo dados no sentido do melhoramento dos portos nacionais. Um quadro de continuidade, possibilita, *a priori*, um *maturar e fervilhar de ideias*, que, a prazo, podem influir positivamente nos percursos traçados.

Por outro lado, pode argumentar-se, também, que a avassaladora concentração de competências e serviços, que vemos adensar-se ao longo dos anos no Ministério, poderá ter dificultado a expedita resolução dos problemas portuários. Uma eventual sobrecarga de trabalho e acumulação de funções sobre um limitado número de quadros ao serviço do Ministério, pode, de resto, acabar por estar na origem de um *constante arrastar de problemas*, pela incapacidade e impossibilidade de lhes dar, a todos, atempada resolução.

---

<sup>294</sup> Exceção feita apenas para a Administração do porto de Lisboa que, em 1916, passou para a alçada do Ministério do Trabalho, mas que, em 1917, regressou ao Ministério do Fomento, ao tempo designado Ministério do Comércio.

### 3.2. Conselho Superior de Obras Públicas:<sup>295</sup> papel e relevância para os portos nacionais

A 30 de Agosto de 1852, o mesmo decreto que criava o Ministério das Obras Públicas, criava também o Conselho Geral de Obras Públicas<sup>296</sup>. As suas atribuições eram meramente consultivas, incidindo os seus pareceres sobre todos os negócios relacionados com obras públicas e minas para os quais o Governo solicitasse o seu auxílio.

O Conselho podia ser chamado a discutir e pronunciar-se sobre os mais variados assuntos, desde questões técnicas a administrativas: projetos; contratos; regulamentos; apreciação de reclamações; processos de criação e instalação de indústrias; avaliação de planos gerais de estradas e caminhos-de-ferro; viabilidade de concessões mineiras; problemas de rega; melhoramentos fluviais e portuários; saneamento; urbanização; regulamentos de contabilidade e fiscalização de obras...

A ação do Conselho estendia-se, inicialmente, a todo o território do continente e ilhas. Tendo passado, a partir de 1864, a ser também consultado sobre problemas de obras públicas nas províncias ultramarinas.

<b>Constituição do Conselho de Obras Públicas e Minas (1852)</b>	
<i>Presidente</i>	Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria
<i>Vice-presidente</i>	Diretor-geral das Obras Públicas e Minas
<i>Vogais</i>	4 vogais nomeados pelo Governo entre s oficiais de qualquer arma do Exército e de qualquer graduação, desde que possuam as habilitações científicas necessárias.

A de 5 Outubro de 1859<sup>297</sup>, um novo decreto desdobrava o Conselho em dois: Conselho de Obras Públicas e Conselho de Minas. Julgou-se que segmentar competências, iria possibilitar uma mais célere análise das questões, tornando-se, assim, mais expedita a obtenção de pareceres e consultas. Não se obtiveram, contudo, os resultados esperados.

E, anos mais tarde, por decreto de 30 de Dezembro de 1868, extinguíam-se os Conselhos de Obras Públicas e Minas, instituindo-se, no seu lugar, a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas. O decreto promulgado no dia seguinte<sup>298</sup>, aprovava o novo regulamento de serviço da Junta, determinando, desde logo, que esta devia ser ouvida:

a) sobre todos os atos de administração pública, em que as leis ou regulamentos exigissem consulta dos extintos conselhos de obras públicas e minas;

<sup>295</sup> Note-se que este órgão consultivo assumiu diferentes designações ao longo dos anos. Optámos pois, por isso, por nomear este capítulo com a designação que teve por maior período nos anos da I República: Conselho Superior de Obras Públicas. A partir de 1917, o Conselho deixou cair as competências ligas aos assuntos sobre minas e assim se manteve até ao final do período republicano.

<sup>296</sup> Decreto de 30 de Agosto de 1852, *Diário do Governo* n° 206, de 1 de Setembro de 1852.

<sup>297</sup> Decreto de 5 de Outubro de 1859, *Diário do Governo* n° 239, de 11 de Outubro de 1859.

<sup>298</sup> Decreto de 31 de Dezembro de 1868, *Diário do Governo* n° 3, de 5 de Janeiro de 1869.

b) sobre os projetos de estradas, caminhos-de-ferro, pontes, melhoramentos de portos e rios, canais de navegação ou irrigação;

c) e sobre os contratos que tivessem por objeto obras de utilidade pública.

Aquando da reforma dos serviços do Ministério, em 1892<sup>299</sup>, e, novamente com o propósito de facilitar e agilizar processos, a Junta Consultiva daria lugar ao Conselho Superior de Obras Públicas e Minas. Esta alteração acabou ter efeitos bastante positivos uma vez que acabou por facultar ao Conselho acesso a recursos técnicos a que anteriormente não tinha tido ainda.

Dividido, agora, em três secções<sup>300</sup>, o Conselho podia pronunciar-se sobre:

1) regulamentos para os diversos serviços de obras públicas e minas;

2) assuntos sobre disciplina, concursos, tirocínios...

3) projetos de obras públicas e de minas, pedreiras, águas minerais e estabelecimentos industriais que dependessem de aprovação ministerial;

4) e assuntos técnicos e administrativos, relativos a obras públicas, minas, correios e telégrafos.

<b>Constituição do Conselho de Obras Públicas e Minas (1892)</b>	
<i>Presidente</i>	Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria
<i>Vice-presidente</i>	O mais antigo dos vogais efetivos
<i>Vogais</i>	11 vogais, engenheiros inspetores ou chefes de 1ª classe, sendo 9 para obras públicas e 2 para minas
<i>Secretário</i>	1 engenheiro chefe

Em Dezembro de 1899<sup>301</sup>, procurando tornar mais célere o processo consultivo do Conselho, achou-se que seria útil segmentar as suas atribuições. Assim, deviam entregar-se:

- as consultas mais simples, à apreciação de corpos técnicos de expediente ordinário;

- e as consultas que necessitassem de múltiplas considerações, de competência técnica, económica e jurídica, à apreciação de um corpos consultivos cuja composição reunisse representantes das várias esferas em análise, os quais estariam melhor capacitados para responder, mais certamente, às solicitações do Ministério. Atente-se na tabela abaixo: *Constituição do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas (1899)*.

Seguindo esta nova orientação, instituíram-se os seguintes órgãos:

<sup>299</sup> Decreto de 1 Dezembro de 1892, *Diário do Governo* n° 276, de 5 de Dezembro de 1892.

<sup>300</sup> A saber: 1) Estradas, hidráulica e edifícios; 2) Caminhos-de-ferro; 3) Minas, pedreiras, águas minerais e serviços geológicos.

<sup>301</sup> Decreto de 28 Dezembro de 1899, *Diário do Governo* n° 296, de 30 de Dezembro de 1899.

- Conselho Superior das Obras Públicas e Minas;
- Conselho Técnico de Obras Públicas;
- Conselho Técnico de Minas;
- Conselho Superior de Agricultura;
- Conselho Superior do Comércio e Indústria;
- Junta Central dos Melhoramentos Sanitários.

O novo Conselho Superior das Obras Públicas e Minas podia agora ser consultado sobre:

- 1) classificação geral das estradas, caminho-de-ferro, portos de mar;
- 2) revisão das classificações já decretadas;
- 3) concessão de construção ou exploração de empreendimentos de utilidade pública, dependentes do Direcção-Geral das obras Públicas e Minas;
- 4) propostas de lei relativas a obras públicas ou minas;
- 5) e tarifas dos caminhos-de-ferro.

<b>Constituição do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas (1899)</b>	
<i>Presidente</i>	Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria
<i>Vice-presidente</i>	Diretor-geral de obras públicas e minas
<i>Outros membros</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-4 Inspectores-gerais de obras públicas e 1 de minas</li> <li>-6 Engenheiros-inspectores de obras públicas e 1 de minas.</li> <li>-Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos-de-ferro do Estado</li> <li>-2 Vogais engenheiros</li> <li>-1 Vogal ajudante da Procuradoria-Geral da Coroa e Fazenda</li> <li>-Presidente da Junta Central Consultiva de Melhoramentos Sanitários</li> <li>-Presidente do Conselho Superior dos Monumentos Nacionais</li> <li>-1 Vogal da Comissão Superior de Guerra</li> <li>-Presidentes da Associação de Engenheiros Cívicos</li> <li>-2 Agricultores, propostos pelo Conselho Superior de Agricultura</li> <li>-2 Industriais e 2 comerciantes, propostos pelo Conselho Superior do Comércio e Indústria</li> <li>-Chefes de repartição da Direcção-Geral das Obras Públicas e Minas</li> </ul>

Contudo, reconhecendo-se que, também, esta nova estrutura não funcionava conforme esperado, decidiu-se, por decreto de 24 de Outubro de 1901<sup>302</sup>, substituir o Conselho Técnico das Obras Públicas, o Conselho Técnico de Minas e o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, por um novo Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, seguindo-se as orientações com que este havia sido instituído na legislação de 1892.

<sup>302</sup> Decreto de 24 de Outubro de 1901, *Diário do Governo* nº 246, de 31 de Outubro de 1901.

Anos volvidos, a Lei nº 677, de 13 de Abril de 1917, separava novamente as competências de obras públicas das de minas, criando o Conselho Superior de Minas, fora da esfera de ação do Conselho Superior de Obras Públicas.

Apesar de terem existido outras alterações ao nível da estrutura e organização dos serviços do Ministério durante o período republicano, o Conselho Superior de Obras Públicas não voltou a alterar a sua designação, mantendo-se também, desde 1917, separadas as atribuições de obras públicas daquelas relacionadas com minas.

<b>Constituição do Conselho Superior de Obras Públicas (1920)<sup>303</sup></b>	
<i>Presidente</i>	Ministro do Comércio e das Comunicações
<i>Vice-presidente</i>	Secretário-geral do Ministério e dos serviços de obras públicas
<i>Vogais</i>	6 Engenheiros-inspetores do quadro de obras públicas
<i>Secretário</i>	Engenheiro civil chefe da Repartição de Obras Públicas

\* \* \*

Apesar das reestruturações e reorganizações, o propósito fundamental que esteve na base da criação do Conselho Superior de Obras Públicas manteve-se inalterado desde a sua criação, em 1852: *aconselhar o Governo na sua tomada de decisão quanto a questões de obras públicas*.

Refira-se, porém, que não foi nossa intenção analisar aqui, detalhadamente, as alterações e reformulações que se foram sucedendo ao longo dos anos. Quisemos, antes, e acima de tudo, evidenciar a importância que este órgão consultivo teve para o sector portuário nacional.

Chamado a aconselhar e dar parecer sobre vários assuntos técnicos e administrativos, contratos, estudos, planos e projetos, que interessavam, não só aos portos de Lisboa, Douro ou Leixões<sup>304</sup>, mas também aos restantes portos do País<sup>305</sup>, ilhas e províncias ultramarinas, o Conselho Superior de Obras Públicas contribuiu, incontestavelmente, para as (in)decisões tomadas em matéria portuária e para o (des)governo dos projetos e melhoramentos dos portos portugueses. Todas as decisões tomadas pelo Governo, em matéria de obra pública portuária, passaram, sempre, primeiro, pela apreciação e exame do Conselho. Sem um parecer positivo, a obra não se fazia.

<sup>303</sup> Decreto nº 7036, de 17 de Outubro de 1920, *Diário do Governo* nº 209, COLP, 1920, II, p.321.

<sup>304</sup> Leia-se a Parte I desta tese, capítulos relativos aos portos de Lisboa, Douro e Leixões.

<sup>305</sup> Cf. Ana Prata, *Políticas Portuárias...*, *ob.cit.*, p. 33, 47, 61.



Uma nota para assinalar que, vários dos assuntos e problemas do sector portuário, principalmente aqueles *grandes dilemas*<sup>306</sup> que maiores celeumas originaram na opinião pública, foram analisados e debatidos recorrentemente, em diferentes contextos e momentos, pelo Conselho, o qual procurou, sempre, alcançar uma solução capaz de responder do melhor modo às solicitações feitas.

A tabela abaixo, criada com recurso aos índices dos pareceres do Conselho<sup>307</sup>, sistematiza os principais assuntos a que este se dedicou, e que estavam diretamente relacionados com o sector portuário, entre 1852 e 1940. Não se pretenderam reproduzir na íntegra todas as referências, nem efetuar uma listagem exaustiva, apenas mostrar como a Conselho *esteve presente* e impactou os percursos seguidos pelo sector portuário nacional.

**Principais assuntos portuários a que se dedicou o Conselho (1852-1940)**

<b>1852-1860</b>	*Estudos e construções em portos e obras marítimas: Lisboa, Ponta Delgada, Figueira da Foz, Aveiro, Vila do Conde, Portimão. *Estudos de canais de navegação.
<b>1861-1870</b>	*Estudo de vários problemas portuários no continente e ilhas. *Execução de algumas obras portuárias. *Plano geral de alumiamiento da costa marítima de Portugal *Construção de alguns faróis no continente e nas ilhas.
<b>1871-1880</b>	*Construção de obras importantes no porto de Lisboa e em portos continentais e insulares: molhe de Felgueiras, Douro, portos da Figueira, Aveiro, Horta, ... *Alumiamiento das costas.
<b>1881-1890</b>	*Execução de grandes obras nos portos de Lisboa, Leixões, Viana do Castelo, Funchal e Figueira da Foz.
<b>1891-1900</b>	*Trabalhos complementares e equipamento das obras do porto de Lisboa. *Problemas na exploração do porto de Lisboa. *Pequenas obras parciais em vários portos continentais e insulares.
<b>1901-1910</b>	*Várias obras em portos continentais e insulares. *Obras de defesa de Espinho e outras localidades continentais e insulares. *Posto Marítimo de Desinfecção de Lisboa. *Adaptação da doca de Alcântara ao tráfego comercial e molhe oeste da doca de Santos.
<b>1911-1920</b>	*Trabalhos de conservação e pequenas obras nos portos continentais e insulares. *Continuação das obras da doca de Alcântara *Primeiro lanço da 3ª secção do porto de Lisboa (Santa Apolónia). *Pequenos trabalhos fluviais.
<b>1921-1930</b>	*Reconstrução do molhe oeste da doca de Santos e do muro-cais norte da doca de Alcântara. *Construção da estação marítima carvoeira de Santa Apolónia *Plano geral das obras do porto de Vila Real de Santo António e projeto de execução do cais a (-6,00m). *Abertura de novos acessos aos portos de Tavira e Faro-Olhão. *Grandes dragagens em Leixões e Portimão. *Projeto das grandes obras de melhoramento e ampliação do porto de Leixões. *Projeto de melhoramentos dos portos de Póvoa de Varzim, Viana do Castelo, Setúbal, Lagos, Figueira da Foz e Portimão.

<sup>306</sup> O desenvolvimento da barra do Douro, o apetrechamento do porto de Lisboa, as dragagens dos portos algarvios ou a adaptação de Leixões a porto comercial, são apenas alguns exemplos.

<sup>307</sup> Para informações mais completas consulte-se o espólio do Arquivo Histórico/Biblioteca do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, em Lisboa.

	*Pequenas obras fluviais de regularização de margens.
<b>1931-1940</b>	<p>*Importantes obras da <u>I Fase do Plano Portuário</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Leixões: melhoramento das condições de abrigo do porto e adaptação ao tráfego comercial; prolongamento do molhe norte, quebramento de rochas no anteporto; doca nº1;</li> <li>-Viana do Castelo: anteporto, docas, cais e aprofundamento do porto;</li> <li>-Póvoa de Varzim: molhe norte;</li> <li>-Aveiro: primeira fase do melhoramento da barra;</li> <li>-Peniche: molhe do Portinho do Revés;</li> <li>-Setúbal: porto comercial, de pesca e de recreio;</li> <li>-Funchal: prolongamento do molhe da Pontinha;</li> <li>-Ponta Delgada: prolongamento do molhe e construção dos cais para grandes calados.</li> </ul> <p>*Conclusão e continuação de várias outras obras anteriormente começadas: conclusão do cais acostável de Vila Real de Santo António; continuação das obras do canal de acesso a Faro-Olhão; cais de entrada na cidade do Funchal.</p> <p>*Obras da 3ª secção do porto de Lisboa (1ª fase de Santa Apolónia ao Poço do Bispo).</p> <p>*Gares Marítimas de Alcântara e Santos.</p> <p>*Várias obras em portos continentais e insulares de importância mais local.</p> <p>*Importantes trabalhos de dragagem em barras, estuários e portos, com um volume anual de cerca de 1 000 000m<sup>3</sup>.</p> <p>*Vários trabalhos fluviais de regularização e defesa das margens.</p>

Estudo interessante, mas que não coube realizar neste trabalho, seria o de *fazer a história* do Conselho Superior de Obras Públicas, com base na análise dos diversos pareceres emitidos ao longo das décadas!<sup>308</sup> Talvez uma análise nesses moldes permita perceber ou identificar eventuais *estratégias* ao nível do desenvolvimento portuário nacional que, *quiçá*, não sejam perceptíveis de nenhum outro modo.

### 3.3. Administração e Exploração Portuária.

#### 3.3.1. Opções existentes: vantagens e inconvenientes

Os portos constituem propriedade do Estado. Contudo, *não há modelos rígidos*<sup>309</sup> para a sua administração ou exploração. Dependendo das opções políticas e económicas de cada nação, o Estado pode optar por explorá-los e administrá-los de forma direta, ou pode ceder essas prerrogativas, mediante um variável conjunto de condições, a corporações locais, a entidades privadas, ou criar instituições de cariz público especialmente designadas para esse efeito.

Decidindo-se por um regime de exploração portuária operado diretamente pelo Estado, as competências e funções podem estar concentradas num único órgão do poder central ou dispersas por vários órgãos. A administração dos serviços portuários pode, por exemplo, estar

<sup>308</sup> E que se conservam Arquivo Histórico/Biblioteca do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, em Lisboa.

<sup>309</sup> Cf. Bento Carqueja, “Aspectos Económicos dos Portos Modernos”, p. 135.

dependente de um só ministério, ou dispersa pelos Ministérios da Marinha, Obras Públicas, Finanças, ou Justiça.

No X Congresso Internacional de Navegação<sup>310</sup>, realizado em Milão, em 1905, a questão dos sistemas de administração portuária esteve também em cima da mesa. Concluindo-se que, independentemente de serem os portos diretamente administrados pelo Estado ou cedida essa prerrogativa a ‘terceiros’, a melhor forma a adotar para administrar um porto era a unidade diretiva. Citava-se, como exemplo, o caso do porto de Veneza<sup>311</sup>, o qual, tendo as suas funções e competências entregues a diferentes órgãos e ramos do poder central, possuía uma comissão, formada pelos diretores de todos os serviços portuários, e que era responsável pela administração do porto. Desta forma, tentava assegurar-se a unidade administrativa e procuravam consertar-se os diversos interesses em presença, tomando-se decisões coletivamente assumidas, com vista ao melhor funcionamento e desempenho do porto, dos seus serviços e atividades<sup>312</sup>. *A unidade de ação, (...) só poderá conseguir-se pela administração de uma única entidade capaz de imprimir uma impulsão única e uma linha única de direção.*<sup>313</sup>

Se é certo que a centralidade das capacidades decisórias, possibilita, normalmente, uma administração profícua, rápida e eficaz, é também certo que, outras opções podem ser igualmente eficazes, ou ter mesmo melhores resultados. Tudo irá depender do contexto em que se insere o porto, das realidades que o circundam, e das oportunidades que forem potenciadas ou descuidadas.

\* \* \*

Uma nota para referir que a administração efetuada diretamente pelo Estado não é garantia de eficácia, podendo, antes, revelar-se improfícua, e conduzir, em última instância, a um estágio de completa ineficiência. Há, aliás, vários inconvenientes que podem ser apontados na opção de administração feita diretamente pelo Estado.

Por um lado, a complexidade, a burocratização, e os sistemas de precedências entre os diferentes órgãos estatais podem travar a pretendida unidade administrativa, e levar à morosidade das decisões e execução.

---

<sup>310</sup> Cf. *Programmes des travaux, noms des rapporteurs, vœux et conclusion de XII Congrès Internationaux de Navigation, 1885-1912*, AIPCN, Secrétariat Général, Bruxelles, 1913, pp.185-210.

<sup>311</sup> Cf. *Compte rendu des travaux du X<sup>e</sup> Congrès*, Milan, 1905, AIPCN, Secrétariat Général, Bruxelles, 1906.

<sup>312</sup> Cf. BUBENDEY, J. F., SCHULZE, L., *Travaux les plus récents exécutés dans les principaux ports maritimes: compte rendu des travaux dans les principaux ports maritimes*, Imp. des Travaux Publics, Bruxelles, 1905.

<sup>313</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte II, p.336.

Por outro, sendo os portos administrados diretamente pelo Estado, quaisquer despesas de construção, apetrechamento, melhoramento e manutenção dos portos são suportadas por toda a nação. Situação com óbvias desvantagens. Tomemos como exemplo um porto de natureza regional, administrado pelo Estado; os seus encargos serão suportados por todo o país, mas o esforço e verbas aplicadas, não serão, obviamente, proporcionais à utilidade dos seus serviços, no contexto da economia nacional.

Outro inconveniente, é o facto de o Estado ter de iniciar, muitas vezes em simultâneo, diferentes obras em diferentes portos, obras que são, por norma, bastante dispendiosas. Acrescentemos a isto, as constantes queixas e exigências da população, requerendo pequenos arranjos e verbas para alguns reparos circunstanciais, e, facilmente, se percebe a grande dispersão de despesas com que se depara o Estado. *Em lugar de se estabelecer uma concentração de esforços no melhoramento de um número limitado de portos com condições de progresso e expansão económica e das quais havia a esperar resultados seguros para a economia nacional, o Estado muitas vezes dispersa a sua atenção e as suas receitas por um grande número de portos, ficando a maior parte das vezes incompletas as respetivas obras de arte e apetrechamento.*<sup>314</sup> Acabam, assim, por se realizar obras onde não eram absolutamente indispensáveis, deixando, muitas vezes, de se fazer outras absolutamente necessárias. E, com esta dispersão, raramente as despesas correspondem ao incremento económico que delas resultam.

Não esqueçamos também que o Estado tem muitos outros encargos além daqueles originados pelo sector portuário. E os dinheiros públicos disponíveis, não raras vezes, são insuficientes para todas as faltas e urgências.

A agudizar este cenário, refira-se que as despesas com a manutenção e melhoramento dos portos, além de enormes, são, também, recorrentes e constantes.<sup>315</sup> E, deparando-se o Estado, como muitas vezes sucede, com parcas disponibilidades financeiras, as complicações de ordem administrativa, para obter o capital necessário, atrasam também as realizações de obras, prejudicando o sistema portuário e toda a economia do país.

---

<sup>314</sup> Cf. Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, ob.cit., p.151.

<sup>315</sup> *A obra portuária é, na verdade, um processo de continuidade, em que umas obras, mesmo quando terminadas, para além de serem eventualmente reversíveis ou se tornarem insuficientes, solicitam novas obras, independentemente do grau de execução dos planos anteriores.* É esta, de facto, a essência do problema, ou inconveniente, do sector portuário: a necessidade constante de investimento e atenção. Cf. Emílio Brogueira Dias, e Jorge Alves, “As transformações portuárias em Portugal: século XX”, in ob. cit., p. 245.

A respeito destas questões, citemos Georges Simon, que, refletindo sobre o estado de desorganização e atraso dos portos franceses, em 1908, questiona os motivos que haviam conduzido a tal estado de coisas.

*Est-ce par incapacité, par ignorance de tout ce qui interesse la mer? Oh! Ce n'est pas que nous n'ayons rien fait, loin de là ; nous avons, depuis 1870, dépensé des sommes énormes, pas loin d'un milliard, pour l'amélioration de nos ports! Seulement, pour donner satisfaction, dans la mesure du possible, à tous les appétits, à toutes les demandes, à tous les exigences, on a réparti ces fonds sur tous les ports, au lieu de les dépenser, comme il eût fallu le faire, en grande partie sur quelques-uns (...).*<sup>316</sup>

\* \* \*

Para obviar aos inconvenientes e entraves que podem surgir de uma administração portuária feita pelo Estado, começou a adotar-se, em diferentes portos de diferentes países, entre os finais do século XIX e os primeiros anos do século XX, o regime de autonomia administrativa.

Espanha e Inglaterra terão sido, porventura, as duas nações mais precoces ao nível da adoção deste sistema.

A exploração comercial das docas inglesas foi entregue, desde cedo, a várias companhias: West India Dock Company (1799), London Dock Company (1800), East India Dock Company (1803); e, em Espanha, alguns dos principais portos foram entregues a *Juntas de Obras*, tendo sido criada a primeira entidade deste tipo em 1868 para o porto de Barcelona.<sup>317</sup>

Em 1913, Manuel de Sousa Machado Júnior, no relatório da sua comissão de estudo, apresentado à Junta Autónoma das Obras da Cidade do Porto, refere a este propósito que *a vantagem essencial, evidente e imediata destas administrações, quando judiciousa e completamente organizadas e auxiliadas por leis convenientes, consiste em assegurar a cooperação de todos os interessados num fito comum, congregando todos os esforços anteriormente dispersos, e quase sempre em conflito ou hostilidade latente, reanimando boas vontades desalentadas e despertando todas as inteligências e iniciativas entorpecidas, num sistema centralizador, manifestamente fulcral para o fomento dos portos comerciais*<sup>318</sup>.

---

<sup>316</sup> Georges Simon, *Les Ports de Commerce*, Tomo I, Chambre Française de Commerce et Industrie de Bruxelles, Imp. des Travaux Public, Bruxelas, 1908, pp.4-5.

<sup>317</sup> Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, ob.cit, pp. 149-170.

<sup>318</sup> Cf. Manuel da Sousa Machado Júnior, *Portos Marítimos, Relatório do Engenheiro Manuel de Sousa Machado Júnior, Diretor dos Serviços do porto do Douro, apresentado à Junta Autónoma das Obras da Cidade, em 31 de*

De facto, legar a administração portuária a organizações locais, mais próximas da realidade e vivências do porto, pode revelar-se uma importante mais-valia, pelo melhor conhecimento que estas conseguem ter das suas necessidades, debilidades e qualidades.<sup>319</sup>

Contudo, a *autonomia no mais amplo significado não existe*<sup>320</sup>, o Estado não aliena os portos. A ideia que a expressão *autonomia* comporta é a da *concentração de todas as funções que o Estado pode delegar, numa única instituição que regula e superintende a exploração portuária*.<sup>321</sup>

Seguindo a terminologia de Moses Amzalak, se o Estado não tiver qualquer ingerência ou representação na administração do porto, apesar de continuar a assegurar a fiscalização das atividades/realizações, estamos perante uma autonomia de tipo *completo*. Contudo, se o Estado participar, fazendo-se representar nos trabalhos administrativos, trata-se de uma autonomia de tipo *misto*.

A administração autónoma pode ser feita de três formas:

1) pode ser entregue a competência de administrar e explorar o porto a **corporações locais**, e conforme o que for estabelecido, podem estas receber maiores ou menores apoios financeiros da parte do Estado;

2) podem ser criadas **instituições públicas**, especialmente dedicadas à administração e exploração do porto, implicando, contudo, esta opção, uma maior dependência destas face ao orçamento de Estado;

3) finalmente, pode também optar-se por entregar os encargos de administração e exploração do porto a **empresas privadas**, definindo-se, previamente, o modo de articulação entre estas e o Governo, bem como o seu funcionamento financeiro, que, em todo o caso, será sempre mais autónomo, dependendo em menor escala dos dinheiros públicos.

---

*Dezembro de 1912, sobre a sua comissão de estudo a diferentes portos estrangeiros*, Junta Autónoma das Obras da Cidade, Oficinas do Comércio do Porto, Porto, 1913, p. 71.

<sup>319</sup> Adolfo Loureiro e Moses Bensabat Amzalak defendem também esta ideia. Veja-se: Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, Vol. III, parte II, *ob.cit.*, pp. 306-318; e também Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, *ob.cit.*, pp. 149-170.

<sup>320</sup> Cf. Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, *ob.cit.* p.152.

<sup>321</sup> *Idem, ibidem*.

### 3.3.2. Experiências e resultados conhecidos

Seguindo Adolfo Loureiro<sup>322</sup>, um exemplo de administração e exploração portuária efetuada por intermédio de corporações locais, na viragem do século XIX para o século XX, era a Holanda, onde a administração dos portos pertencia aos respetivos municípios<sup>323</sup>. O Estado holandês apenas intervinha para dar sanção às medidas de ordem geral. Eram, contudo, os municípios holandeses que proviam às despesas de manutenção dos respetivos portos, dispondo, para tal, não só da sua receita ordinária, mas também de impostos especiais<sup>324</sup>.

Por seu lado, as companhias das docas inglesas são exemplos típicos de exploração de portos levada a cabo por empresas privadas, havendo, geralmente, autonomia administrativa e financeira. A *Port of London Authority*, criada em 1909, era, assim, uma entidade com autonomia completa, tendo apenas algumas obrigações, como a constituição de um fundo de reserva até um milhão de libras, e a publicação anual dos seus orçamentos e balanços. A ingerência estatal era bastante reduzida.

Noutros portos ingleses, vigorava também a autonomia administrativa, estando a exploração portuária entregue a *port authorities* e a *harbour boards*<sup>325</sup>. Havia ainda alguns portos e docas inglesas que se encontravam a ser explorados por companhias ferroviárias<sup>326</sup>.

Em França, ao nível da administração portuária, os serviços e as competências estavam distribuídos por diversas instâncias e repartições do poder central. Contudo, porque não se conseguiu alcançar a unidade diretiva, todo o sistema acabou por se revelar inviável.

Apercebendo-se de que não tinha capacidade prática para explorar e administrar todos os seus portos, o Estado francês decidiu apostar na autonomia administrativa.

Até 1879, as despesas com os melhoramentos dos portos estiveram a cargo do Estado. Contudo, as reduções orçamentais a que este se viu obrigado, a partir de 1884, levaram a que se tivesse de recorrer a subsídios e avanços de capital por parte das Câmaras de Comércio, *Villes* e

---

<sup>322</sup> Para maiores esclarecimentos sobre este tema veja-se: Adolfo Loureiro, *Estudos sobre alguns portos comerciais da Europa, Ásia, África e Oceânia e sobre diversos serviços concernentes à engenharia civil*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1885, páginas diversas; Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, ob.cit., pp. 153-169; e ainda Manuel de Sousa Machado Júnior, *Portos Marítimos...*, ob.cit.

<sup>323</sup> «Conquanto as administrações municipais não pareçam as mais convenientes, na Bélgica e na Holanda, tanto em Anvers, como em Rotterdam e Amsterdam, estas administrações têm merecido elogios.» in Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, Vol. III, parte II, ob.cit., p.316.

<sup>324</sup> Cf. Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, ob.cit., pp.161-162.

<sup>325</sup> A administração do porto de Liverpool, por exemplo, foi confiada a uma corporação local denominada *Mersey docks and harbour Board*, instituída em 1858.

<sup>326</sup> Era este o caso verificado em algumas docas do porto de Birkenhead, as quais eram administradas por companhias ferroviárias como a *London and North Western Railway Company*.

*Départements*<sup>327</sup>. O que começou como recurso de carácter excecional, acabou por se transformar, progressivamente, no regime de administração e exploração seguido pelos portos franceses.

Assim, pelo artigo 15º da lei de Abril de 1898, as Câmaras de Comércio passavam a ter o direito de ser concessionárias de obras públicas, e em especial das que diziam respeito ao sector portuário. *As Câmaras de Comércio em França estão tomando um lugar importante na gerência dos portos verificando-se o salutar princípio dos portos se acharem administrados pelos principais interessados na sua organização e melhoramento.*<sup>328</sup>

Refira-se, por fim, o caso espanhol.

A lei de 7 de Maio de 1880, estabeleceu o regulamento dos portos espanhóis e classificou-os em portos de interesse geral, de primeira e segunda categoria, e portos de interesse local, provincial ou municipal. Os primeiros, são administrados pelos Ministérios da Marinha e do Fomento; os segundos, embora dependentes do Ministério do Fomento, são administrados por corporações locais, os *Ayuntamientos*.

Maior autonomia tinham, contudo, alguns dos principais portos espanhóis, nos quais se constituíram *Juntas de Obras del Puerto*. A primeira entidade deste tipo a ser criada foi a do porto de Barcelona, em 1868. Desde essa data, adotou-se o mesmo regime nos portos de: Sevilha (1870), Santander, Almeria e Bilbao (1872), Huelva e Málaga (1874), e Cartagena (1875).<sup>329</sup>

### 3.3.3. O que se fazia em Portugal até 1910?

Em Portugal, por seu lado, entre 1880 e 1910, os contornos do sistema administrativo portuário não estavam ainda muito claros, sendo várias as reorganizações dos serviços hidráulicos do País durante este período<sup>330</sup>.

---

<sup>327</sup> Cf. Quinette de Rochemont, *Compte rendu des Travaux les plus récemment exécutés dans les principaux ports maritimes de France*, Impr. des Travaux Publics, Bruxelas, 1905, pp. 10-11. Tese apresentada ao X Congresso Internacional de Navegação, realizado em Milão, em 1905.

<sup>328</sup> Cf. Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, ob.cit., p. 161.

<sup>329</sup> Veja-se: Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, ob.cit., pp.163-164.

<sup>330</sup> Em 1886, são organizados, definitivamente, os serviços hidráulicos do país, segundo se estabelece no decreto de 2 de Outubro. Definiram-se 4 circunscrições hidráulicas: a 1ª, tendo a sua sede na cidade de Viana do Castelo, abrangia todas as bacias hidráulicas do norte do reino, desde o rio Minho até ao rio Douro, inclusivamente; a 2ª tinha sede na cidade de Coimbra, e compreendia a região entre Douro, exclusivamente, e rio Liz, inclusivamente; a 3ª tinha sede em Lisboa, e compreendia todas as bacias hidrográficas desde o rio Liz, exclusivamente, e até ao rio Tejo, inclusivamente; finalmente, a 4ª tinha sede em Setúbal, e compreendia todas as bacias hidrográficas desde o Tejo, exclusivamente, até ao limite sul do país. Em 1892, contudo, reduziram-se as quatro circunscrições a duas: compreendendo a 1ª todos os portos do Norte até à foz do Liz, e a 2ª, os portos desde o Liz até Vila Real de



Apesar dos portos se encontrarem diretamente dependentes do Estado, quer ao nível das construções e melhoramentos, quer ao nível da administração e exploração, a intervenção estatal, em cada porto, ocorria algo intermitente e casuisticamente.

Não estava criado um sistema de administração que articulasse/centralizasse as várias necessidades dos portos nacionais, e as diferentes competências encontravam-se dispersas por diferentes Ministérios e Secretarias, o que tornava difíceis as decisões e improfícua a administração<sup>331</sup>.

Por seu lado, apesar de para alguns dos portos se terem criado fontes de receita própria, providas de alguns impostos cobrados sobre a importação ou exportação de certos produtos<sup>332</sup>, as verbas eram sempre insuficientes para as suas necessidades, achando-se estes, financeiramente, dependentes dos dinheiros públicos para a realização dos melhoramentos necessários.

Antes de se tomar qualquer decisão de intervenção portuária, entenda-se, pequenos reparos ou obras de maior monta, eram nomeadas, pelo Governo, comissões de estudo e trabalho, na sua maior parte compostas por engenheiros,<sup>333</sup> que deviam avaliar as necessidades e propor o plano/projeto a adotar. Em seguida, era necessário o parecer favorável do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas. Se tudo decorresse de forma linear, ou seja, se não fossem necessários reajustes às propostas apresentadas, passava-se à fase da execução, diretamente a cargo do Estado ou, em certas circunstâncias, entregue a um empreiteiro.<sup>334</sup> Sucedia também ser o Governo o iniciador do processo de estudo, encomendando a um engenheiro de renome, nacional ou internacional, um projeto ou parecer acerca de um determinado porto. Convém

---

Santo António. Em 1898 punha-se termo às circunscrições hidráulicas, passando a administração dos portos tidos como de menor importância, para as direções ordinárias de obras públicas dos distritos, e criando-se *direções especiais* para o Lima, Douro, Mondego e Tejo. *Vide Diário do Governo* nº 225, série I, de 4 de Outubro de 1886, Decreto de 2 de Outubro; *Diário do Governo* nº 182, série I, de 14 de Agosto de 1886, Decreto de 12 de Agosto; Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. II, pp. 212-213.

<sup>331</sup> Os serviços de balizagem, farolagem e pilotagem estavam sob a alçada do Ministério da Marinha e Ultramar; a cobrança dos impostos e taxas, realizada pelas alfândegas, estava a cargo do Ministério da Fazenda; as obras, arranjos e melhoramentos, dependiam do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria; e os serviços de sanidade marítima estavam também a cargo do Ministério da Marinha e Ultramar.

<sup>332</sup> A Junta administrativa de Aveiro, criada em 1898, tinha como receitas a destinar a obras e melhoramentos: o produto do imposto especial, mencionado na carta de lei de 24 de Agosto de 1887; os subsídios que o Estado houvesse a pagar segundo as leis vigentes; a parte das receitas próprias da associação comercial e câmara municipal de Aveiro que estas corporações pudessem destinar às obras do porto e barra; e outros donativos e subsídios dados pelo Estado ou por quaisquer corporações, ou particulares. *Vide Diário do Governo* nº 129, série I, de 14 de Junho de 1898, Decreto de 9 de Junho

<sup>333</sup> Embora também fosse comum a participação de tenentes de marinha, capitães-de-mar-e-guerra, e indivíduos de patente vária ligados à marinha e ao exército.

<sup>334</sup> Consoante os casos, podia existir concurso público.

notar que, geralmente, a intervenção estatal ocorria na sequência de requerimentos ou chamadas de atenção várias<sup>335</sup>, quando a situação do porto era já por demais insustentável.

Havia, contudo, alguns portos que, dependentes do Estado, tinham um regime de administração algo diferente, estando submetidos a uma *direção especial*, ou a uma *junta administrativa*. Eram esses portos: Douro, Leixões, Viana do Castelo e Aveiro.

No caso do Douro e Leixões, refere o decreto de 2 de Outubro de 1886, no artigo 2º, § único<sup>336</sup>, que as obras do porto de Leixões e da barra do Douro *continuarão formando, como até aqui, uma direção especial*<sup>337</sup>. Sendo depois, em 1892, por portaria de 26 de Abril, aprovado o regulamento de uma Junta Administrativa das obras do melhoramento da barra do Douro<sup>338</sup>, Junta esta criada em 1891, segundo as disposições do artigo 1º do decreto com força de lei de 29 de Outubro desse ano<sup>339</sup>. Esta entidade manteve-se até 1911, altura em que foi substituída pela Junta Autónoma das Obras da Cidade<sup>340</sup>.

Quanto a Leixões, por portaria de 4 de Maio de 1892, determinou-se que a fiscalização das obras do porto artificial de Leixões ficava constituindo uma *direção especial*<sup>341</sup>, separada da do Douro.

No caso de Viana do Castelo, foi criada uma Junta Administrativa, por carta de lei de 1852, que devia arrecadar os fundos destinados às obras do porto e dar-lhes devida aplicação. Esta Junta, devido a desentendimentos vários e à não regular reunião dos seus membros, foi dissolvida, por alvará do Governador Civil, a 18 de Maio de 1860. Anos mais tarde, pelo artigo 1º do decreto de 2 de Outubro de 1886, era dissolvida outra Junta Administrativa, dita das obras da barra de Viana do Castelo, e criada em seu lugar, pelo artigo 2º do mesmo decreto, a 1ª Circunscrição Hidráulica que, tendo a sua sede na cidade de Viana do Castelo, abrangia todas as bacias hidráulicas do Norte do reino, desde o rio Minho até ao rio Douro, inclusivamente.<sup>342</sup>

---

<sup>335</sup> Quer da parte das câmaras municipais ou corporações locais, quer da parte das populações, comunidades de pescadores e comerciantes, quer da parte de engenheiros e capitães de navios...

<sup>336</sup> *Diário do Governo* nº 225, série I, de 4 de Outubro de 1886, Decreto de 2 de Outubro.

<sup>337</sup> Cf. Artigo 2º, § único, do decreto de 2 de Outubro, in *Diário do Governo* nº 225, série I, de 4 de Outubro de 1886.

<sup>338</sup> Informação extraída do *Diário do Governo* nº 97, série I, de 2 de Maio de 1892, Portaria de 26 de Abril.

<sup>339</sup> A portaria de 4 de Maio de 1892 extinguiu a *Direção especial*, conjunta, das obras da barra do Douro e de Leixões, separando-se competências.

<sup>340</sup> *Diário do Governo* nº 31, Série I, de 8 de Fevereiro de 1911, Decreto com força de lei de 7 de Fevereiro.

<sup>341</sup> *Diário do Governo* nº 102, Série I, de 7 de Maio de 1892, Portaria de 4 de Maio.

<sup>342</sup> *Diário do Governo* nº 225, série I, de 4 de Outubro de 1886, Decreto de 2 de Outubro.

No que toca a Aveiro, encontrámos referência à criação de uma Junta Administrativa das obras da barra de Aveiro, pelo decreto de 9 de Setembro de 1856<sup>343</sup>, a qual acabou por ser dissolvida pelo decreto de 12 de Agosto de 1886.<sup>344</sup> Anos depois, por decreto de 8 de Junho de 1898<sup>345</sup>, era novamente criada uma Junta para este porto e barra<sup>346</sup>.

Estes órgãos, dependentes do Estado, tinham como propósitos: superintender e administrar as obras do porto e barra a que estavam ligados; prover à sua conservação; realizar os projetos e planos de melhoramento necessários, e submetê-los sempre à aprovação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria; prestando, obrigatoriamente, a cada ano, contas da sua gerência.

Eram, geralmente, estas Juntas compostas pelo governador civil do distrito, presidente da Câmara Municipal, presidente da Associação Comercial, engenheiro diretor da Circunscrição Hidráulica, engenheiro diretor das Obras Públicas do distrito, capitão do porto, e por um delegado da comissão distrital, os quais exerciam as suas funções sem qualquer tipo de remuneração.<sup>347</sup>

No que concerne à exploração dos portos, os serviços de armazenagem, cargas e descargas, não se encontravam ainda muito desenvolvidos, sendo pagas taxas às alfândegas pela utilização de alguns equipamentos. Estamos em crer que, neste período, a exploração destes serviços estava a cargo direto do Estado, uma vez que não são mencionadas eventuais receitas advenientes da sua exploração como receitas constitutivas das Juntas Administrativas. Reforça esta nossa tese, a posição defendida por Adolfo Loureiro, que considerava que o apetrechamento dos portos (as docas para fundeadouro e comércio, arsenais, estaleiros, oficinas, aparelhos, cais, terraplenos...), sendo de natureza especial, se devia deixar, completamente, à iniciativa particular<sup>348</sup>. Ou seja, se o autor aconselha a este procedimento, é porque, muito provavelmente, não era isso que se verificava.

---

<sup>343</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. II, pp. 78-81.

<sup>344</sup> *Diário do Governo* nº 182, série I, de 14 de Agosto de 1886, Decreto de 12 de Agosto.

<sup>345</sup> *Diário do Governo* nº 129, série I, de 14 de Junho de 1898, Decreto de 9 de Junho.

<sup>346</sup> Na sequência de representações feitas ao governo pela associação comercial do distrito de Aveiro (21 de Novembro de 1897) e pelo governador civil do mesmo distrito, em ofício nº 461 de 16 de Dezembro de 1897. *Vide Diário do Governo* nº 129, série I, de 14 de Junho de 1898, Decreto de 9 de Junho.

<sup>347</sup> *Diário do Governo* nº 129, série I, de 14 de Junho de 1898, Decreto de 9 de Junho.

<sup>348</sup> «...sendo para desejar que as instalações do porto, propriamente comerciais, como guindastes, armazéns, telheiros, docas comerciais, docas de reparação, oficinas, etc., etc., sejam construídas e geridas por companhias ou particulares, segundo tarifas previamente estabelecidas no acto de concessão.» In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. III, parte II, p. 335. Veja-se também Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. II, pp. 191-193.

### 3.3.4. A novidade da *Exploração do Porto de Lisboa (EPL)*<sup>349</sup>

O contrato de 8 de Maio de 1894, realizado com a empresa de Hersent, determinava que, em Março de 1907, passaria para a mão do Governo a exploração e gestão do porto de Lisboa. Aproximando-se esta data, urgia, pois, definir qual o melhor modo de administração e exploração a que devia submeter-se o porto da capital, por forma a evitarem-se interrupções ao nível dos serviços e funcionamento do porto.

Nesse sentido, a 23 de Janeiro de 1905, o Governo nomeou uma comissão encarregue de estudar e definir o regime mais conveniente a adotar no porto de Lisboa.

A 17 de Maio, a comissão apresentava o seu relatório.<sup>350</sup> Embora não tivesse havido acordo imediato sobre qual a entidade a quem devia ser entregue a exploração, todos os membros da comissão concordaram que era imprescindível assegurar a autonomia e a independência das decisões, para que o porto tivesse uma verdadeira deriva comercial.<sup>351</sup>

Assim, pela Carta de Lei de 11 de Março de 1907, era o Governo autorizado a explorar o porto de Lisboa por conta própria, entregando a gerência dos respetivos serviços a um Conselho de Administração, sob autoridade direta do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

Na Base 1ª, anexa à Carta de Lei, definia-se, desde logo, que a EPL abrangia toda a margem direita do Tejo, *desde 3500 metros a montante da extremidade oriental do cais construído em Santa Apolónia, até à Torre de Belém e fundeadouros existentes entre estes dois pontos*.<sup>352</sup>

Esclarecia-se, também, que as fontes de receita da EPL deviam provir da exploração dos serviços e amenidades existentes no porto, podendo esta cobrar taxas por:

\*estacionamento ou atracação (se forem usados os muros-cais), aos navios que entrassem no porto de Lisboa, exceto os navios nacionais de pesca ou de pequena cabotagem costeira;

\*serviços de cargas, descargas, transportes, armazenagens, manipulações e operações semelhantes;

---

<sup>349</sup> Em 1921, passa a designar-se Administração-Geral do Porto de Lisboa. *Diário do Governo* nº 226, série I, de 9 de Novembro de 1921, Decreto nº 7793.

<sup>350</sup> Para maior detalhe veja-se o relatório da comissão, *Diário do Governo* nº 148, série I, de 6 de Julho de 1905.

<sup>351</sup> Advogava Adolfo Loureiro a este respeito que «(...) esta exploração exige, mais do que nenhuma outra, unidade de ação, independência e ampla liberdade, o que só poderá conseguir-se pela administração de uma única entidade para imprimir-lhe um impulsão única e uma linha única de direção, como se exprimiu a secção respetiva do congresso de navegação de Milão, embora o gerente do porto seja assistido de um conselho, de que façam parte os chefes de serviço do mesmo porto, assim como os armadores, os capitães de navios, os representantes da indústria e do comércio, tendo a fiscalização do Estado e a sua interferência, quando seja necessário.» In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte II, p.336.

<sup>352</sup> *Carta de Lei de 11 de Março de 1907, autorizando a exploração do porto de Lisboa por conta do Estado*, Tipografia do Anuário Comercial, Lisboa, 1907, p.4.

- \*embarque e desembarque de passageiros e bagagens;
- \*depósitos de mercadorias nos terraplenos e armazéns;
- \*utilização das docas de reparação, oficinas e planos inclinados;
- \*arrendamento de terrenos pertencentes ao porto;
- \*serviço de reboques;
- \*lastragem e deslastragem;
- \*aguadas;
- \*uso dos guindastes.

Segundo a Base 5<sup>a</sup>,<sup>353</sup> o Conselho de Administração da EPL podia aplicar, anualmente, o produto das receitas líquidas a melhoramentos indispensáveis para o porto. Contudo, os projetos e orçamentos deviam ser submetidos, primeiro, à aprovação do Ministério das Obras Públicas, o qual consultaria o Conselho Superior de Obras Públicas, sempre que julgasse necessário. Se não houvesse necessidade de utilizar as receitas líquidas para melhoramentos portuários, os lucros obtidos deviam dar entrada nos cofres do Tesouro, como rendimento geral do Estado.

**Composição do Conselho de Administração do Porto de Lisboa (1907)**

- 1 presidente, de livre nomeação por parte do Governo
- O diretor da Alfândega de Lisboa
- O chefe do Departamento Marítimo do Centro
- 1 representante do comércio
- 1 representante das empresas de navegação
- 1 representante das companhias dos caminhos-de-ferro
- O engenheiro diretor da exploração
- 1 engenheiro-adjunto

De acordo com a Base 3<sup>a</sup>,<sup>354</sup> os membros do Conselho de Administração do porto, com exceção do engenheiro diretor e do engenheiro-adjunto, deviam dividir entre si 1,5% das receitas líquidas da exploração, conforme o número de sessões a que cada um assistisse. O diretor da exploração recebia 1% das receitas líquidas da exploração, além do ordenado estipulado em contrato, e não podia acumular funções com qualquer outro serviço particular ou público. E o engenheiro-adjunto recebia 0,5% das receitas líquidas da exploração, além do ordenado também estipulado em contrato.

<sup>353</sup> *Carta de Lei de 11 de Março de 1907, autorizando a exploração do porto de Lisboa por conta do Estado*, Tipografia do Anuário Comercial, Lisboa, 1907, p.8.

<sup>354</sup> *Idem, ibidem*, pp.5-7.

Competia ao Conselho de Administração<sup>355</sup>:

- a) arrecadar as despesas e pagar as despesas da exploração do porto, entregando nos cofres do Estado, findo o ano económico, o saldo resultante;
- b) organizar e submeter à aprovação do Governo, o orçamento da receita e despesa, por anos económicos, para ser incluído no Orçamento Geral do Estado;
- c) submeter à aprovação do Governo os projetos das obras a fazer, de custo superior a 5000\$000 réis;
- d) resolver sobre as nomeações, demissões, recompensas e aposentação dos empregados;
- e) regular a aquisição de materiais, aparelhos e utensílios para os serviços de construção, exploração e oficinas, contratando fornecimentos e empreitadas de importância inferior a 10000\$000 réis, e propondo ao Governo a adjudicação quando se tratarem de valores superiores;
- f) aprovar todos os regulamentos dos serviços do porto;
- g) elaborar e submeter à aprovação do Governo as tarifas de exploração e as modificações que venham a ser necessárias;
- h) propor ao Governo as providências que julgar necessárias para a boa exploração e desenvolvimento do tráfego do porto;
- i) submeter à aprovação superior as contas, por anos económicos, da administração do porto, para serem avaliadas pelo Tribunal de Contas.

## QUADRO 29

### Presidentes do Conselho de Administração do Porto de Lisboa (1907-1959)

Nome	Cargo	Nomeação	Diário do Governo	Posse	Exoneração
Conselheiro José Adolpho de Mello e Sousa	Pres. Cons. Adm.	18-04-1907	-	?-05-1907	?-09-1907
Carlos Ferreira dos Santos	Pres. Cons. Adm.	-	-	?-12-1907	?-05-1908
Conselheiro Joaquim Pires de Sousa Gomes	Pres. Cons. Adm.	-	-	?-06-1908	?-03-1911
Eng.º José da Paixão Castanheira das Neves	Pres. Cons. Adm.	07-04-1911	18-04-1911	19-04-1911	?-10-1921
Eng.º Herculano José Galhardo	Administrador-Geral	08-11-1921	09-11-1921	09-11-1921	08-06-1923
Dr. Jacinto Simões	Administrador-Geral	08-06-1923	-	08-06-1923	-
Cap.M.G. Alfredo Rodrigues Gaspar	Administrador-Geral	05-04-1924	08-04-1924	08-04-1924	02-07-1926
Eng.º Benjamim de Paiva Curado	Administrador-Geral	02-07-1926	05-07-1926	07-07-1926	18-06-1928
Eng.º Salvador de Sá Nogueira	Pres. Cons. Adm.	-	30-07-1928	01-08-1928	29-04-1959

**Fonte:** Elaboração própria. A partir de informações reunidas no Arquivo da Administração do Porto de Lisboa.

\* \* \*

---

<sup>355</sup> *Idem, ibidem*, p.6.

A experiência da criação da EPL teve, de resto, resultados bastante positivos.

Talvez devido a isto o porto de Lisboa tenha sido retratado/encarado, na tese de alguns autores<sup>356</sup>, como o paradigma da adoção, no País, de um regime de administração autónomo nos portos nacionais.<sup>357</sup>

Porém, tal proposição desmerece o importante papel que tiveram as *juntas administrativas* e as *direções especiais*, a que já nos referimos anteriormente. Foram essas soluções verdadeiramente pioneiras em termos da delegação de prerrogativas e poderes do Estado, no que concerne ao sector portuário. A sua autonomia era mais limitada do que a que teve a *Exploração do Porto de Lisboa*<sup>358</sup>, contudo, tal não desmerece a importância da iniciativa e da experiência.

A primeira *Junta Administrativa* surgira em Viana do Castelo, em 1852, logo seguida de outra, criada em Aveiro, em 1856. Sucedia isto, precisamente, no período em que a política de obras públicas da Regeneração dava os seus primeiros passos. É impossível não reconhecer, aqui, uma tentativa de mudança e uma preocupação com o sector portuário. Ainda que, na prática, nada de substancial se tenha alterado.

Pode argumentar-se, no entanto, que estas *Juntas* eram meramente administrativas, visando apenas facilitar e agilizar os processos. Mas, não é esse também o propósito da E.P.L.?<sup>359</sup> Agilizar processos? E não será também esse o objetivo das *Juntas Autónomas* que veremos surgir no período republicano, *quicá* as herdeiras mais diretas destas *juntas administrativas fontistas*?

---

<sup>356</sup> Anabela Mesquista, *A Reconversão das Áreas Urbano-Portuárias: o Caso de Lisboa*, [Texto Policopiado], Tese de Mestrado em Planeamento Regional e Urbano, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 1998; Ildeberto Mota Oliveira, “Engenharia costeira e Portuária”, in *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX*, ob.cit., 2004; António Nabais, *Referências históricas do porto de Lisboa*, 1991.

<sup>357</sup> *Diário do Governo* nº58, Série I, de 13 de Março de 1907, Carta de Lei de 11 de Março.

<sup>358</sup> O Conselho de Administração do porto de Lisboa tinha poder para projetar e executar obras, cujos orçamentos fossem inferiores a 5.000\$000 réis, e adquirir materiais e aparelhos orçados abaixo de 10.000\$000 réis, sem ter de os submeter à aprovação do governo. Refira-se ainda que os membros do Conselho de Administração recebiam honorários pelos serviços prestados e que, além da administração do porto, a E.P.L. tinha também a seu cargo a exploração do mesmo.

<sup>359</sup> Adolfo Loureiro refere, inclusivamente, que a Comissão nomeada, em Janeiro de 1905, para avaliar a melhor solução de administração a adotar no porto de Lisboa, aquando do *terminus* do contrato de exploração de Hersent, foi unânime em aconselhar que se devia imprimir à administração uma deriva comercial, mais prática e ágil. As opiniões divergiam, contudo, ao modo de concretizar essa opção. Acabou, como é sabido, por se criar um conselho de administração onde estavam representados o comércio, a navegação, a marinha, a alfândega e o Estado. Procurou conseguir-se *uma impulsão única e uma linha única de direção*, consertando-se todos os interessados no desenvolvimento do porto numa administração mais autónoma, tendo-se, porém, *a fiscalização do Estado e a sua interferência quando seja necessário*. In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte II, pp.332-335.

Se um dos propósitos da autonomia administrativa é o de obviar aos inconvenientes e entraves que podem surgir de uma administração portuária feita pelo Estado, foi, certamente, esse um dos objetivos da criação das *Juntas administrativas* e também da EPL.

Não obstante, a *Exploração do Porto de Lisboa* terá representado, talvez, a primeira experiência nacional de uma administração portuária autónoma, no sentido de ser esta a primeira a obter receitas próprias com a exploração dos serviços do porto. Isto sim, não sucedia até 1907, sendo por isso um elemento de inovação importante e que merece ser destacado.

De notar é, também, o facto de serem remunerados os cargos do engenheiro diretor da exploração e do engenheiro-adjunto e de ser repartida pelos membros do Conselho de Administração uma percentagem (1,5%, 1% ou 0,5%) das receitas líquidas da exploração, conforme o número de sessões a que cada um assistisse. Esta novidade introduzida com a EPL acabava por, potencialmente, trazer mais benefícios ao sistema da autonomia administrativa. Ao ser atribuída remuneração ou uma percentagem dos lucros obtidos, aumentava-se proporcionalmente a probabilidade de incutir, nos membros do Conselho de Administração, um maior interesse e preocupação pelo bom desempenho das suas funções. Anteriormente a 1907, os membros das *Juntas Administrativas* não tinham direito a qualquer tipo de remuneração<sup>360</sup>, o que, apesar de não ser a razão do *arrastar* de problemas no sector portuário nesses anos, pode, de resto, justificar um não tão afincado ou célere tratamento de certas questões, de quando em vez.

### **3.3.5. A experiência das Juntas Autónomas Portuárias (1911-1926)<sup>361</sup>**

Entre 1911 e 1926, criaram-se catorze Juntas Autónomas para catorze portos nacionais (aqui incluídas as ilhas). Esta persistência no *modelo*, não obstante a instabilidade governativa republicana, tem de ser encarada como uma aposta continuada por parte da Iª República, no sentido de uma *maior regulação* do sector portuário. As Juntas Autónomas Portuárias foram, de resto, as herdeiras diretas das *direções especiais* e das *juntas administrativas*, que encontrámos no período da Monarquia.

---

<sup>360</sup> Decreto de 9 de Junho, *Diário do Governo* nº 129, série I, de 14 de Junho de 1898.

<sup>361</sup> Na realização deste capítulo, usámos como nossa principal fonte os decretos de criação e os regulamentos das diferentes Juntas Autónomas.



**Decreto de 18 de Junho, Diário do Governo nº 142, série I, de 20 de Junho de 1913**

*Devendo entrar em plena execução no dia 1 do próximo mês de Julho a lei de 23 de Abril último, relativa à execução das obras complementares do porto de Leixões e à realização dos melhoramentos do porto e barra do Douro, fazendo-se a exploração comercial dos portos sob uma administração comum, por intermédio da Junta Autónoma das Obras Públicas da Cidade do Porto, instituída pelo decreto com força de lei de 7 de Fevereiro de 1911 e convenientemente modificada;*

*Hei por bem, usando da autorização conferida ao Governo, no nº 4º do artigo 1º da citada lei de 23 de Abril último, aprovar a organização, atribuições e funcionamento da Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões), que baixa assinada pelos Ministros do Interior, Finanças e do Fomento.*

*Paços do Governo da República, em 18 de Junho de 1913 - Manuel de Arriaga - Afonso Costa - Rodrigo José Rodrigues - António Maria da Silva.*

Uma Junta Autónoma era uma *corporação local, delegada pelo Governo*, dependente do Ministério do Fomento.<sup>362</sup>

Regra geral, os objetivos das Juntas eram: *dirigir, administrar e executar estudos, obras necessárias, serviços, fundos, receitas, subsídios e tributos especiais destinados à construção, melhoramento e exploração do porto a que se encontravam ligadas; promover, pelos meios que julgar mais eficazes, dentro das leis vigentes, o desenvolvimento do tráfego comercial e marítimo do mesmo porto*<sup>363</sup>; efetuar, obrigatoriamente, os levantamentos topográficos e plantas, necessários às obras, bem como o inventário dos bens e imóveis na sua posse. Além destes, podiam ser estabelecidos, consoante os casos, outros objetivos mais específicos.

Do exposto, nota-se uma substancial diferença relativamente ao período monárquico. Estas novas Juntas tinham a seu cargo a exploração do porto, e não apenas a sua administração. E daqui deriva outra diferença fundamental ao nível das receitas, as quais vão agora incluir as taxas da exploração dos serviços do porto. Alterações que conferiram, às novas juntas, uma maior autonomia.

Constituíam receitas das Juntas, entre outras: a sobretaxa de 1 por cento *ad valorem*, com limites aprovados pelo Governo, sobre a importação de mercadorias despachadas; impostos sobre a tonelagem de arqueação dos navios que entrassem no porto; impostos sobre a venda de determinados produtos na área de *hinterland* portuário, previamente definidos; o produto das taxas de exploração dos serviços do porto<sup>364</sup> e os demais subsídios que lhes fossem conferidos

<sup>362</sup> Note-se que este Ministério assumiu diferentes designações ao longo da Iª República: Ministério do Fomento, entre 1910 e 1917; Ministério do Comércio, entre 1917 e 1919; Ministério do Comércio e das Comunicações, a partir de 1919, permanecendo assim até 1932.

<sup>363</sup> Assim se acha plasmado nos diferentes decretos de criação das respetivas juntas.

<sup>364</sup> Entenda-se: estadias dentro do porto, atracação aos cais ou pontes, aluguer de terrenos em volta das docas, ocupação dos cais, aluguer dos armazéns, aluguer de guindastes, entre outros.

pelo Governo, pelas Juntas Gerais dos Distritos, pelas Câmaras Municipais, Juntas de Freguesia, ou por privados.

### QUADRO 30

#### Impostos canalizados para o desenvolvimento dos portos nacionais (Anos económicos 1910/11-1926/27)

IMPOSTOS	ANOS ECONÓMICOS																
	1910-1911	1911-1912	1912-1913	1913-1914	1914-1915	1915-1916	1916-1917	1917-1918	1918-1919	1919-1920	1920-1921	1921-1922	1922-1923	1923-1924	1924-1925	1925-1926	1926-1927
Impostos para as obras da barra de Aveiro (leis de 20 de Março de 1875 e 24 de Agosto de 1877)	275,88	260,11	199,71	323,28	180,14	148,55	196,45	311,56	115,72	435,35	368,56	557,56	-	-	-	-	-
Imposto especial de tonelagem para as obras da barra da Figueira	700,39	638,98	741,74	528,22	504,07	625,57	449,19	549,06	470,06	758,19	663,76	509,36	-	-	-	-	-
Imposto especial de tonelagem para as obras da barra de Portimão	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Imposto especial de tonelagem para as obras da barra de Viana do Castelo, nos termos da lei de 2 de Setembro de 1869	786,66	1 684,16	2 022,46	2 054,41	1 442,14	970,72	681,23	57,10	68,13	158,92	276,19	801,09	-	-	-	-	-
Imposto especial de tonelagem para as obra do porto de Esposende	29,95	24,75	16,40	2,25	0,00	0,00	0,91	23,40	0,00	0,00	55,72	67,14	18,43	3,65	7,12	6,75	1,35
Imposto para o porto artificial de Ponta Delgada por lei de 18 de Abril de 1873	9 467,72	9 434,39	8 862,36	8 084,06	10 278,22	16 313,43	12 157,74	8 501,33	10 356,54	17 396,24	42 534,42	29 039,29	-	-	-	-	-
Imposto especial para as obras do porto artificial da Horta	679,54	675,96	723,49	728,90	700,76	812,14	706,72	828,90	718,62	1 322,91	2 955,99	9 819,48	14 049,11	11 197,14	3 551,36	3 850,51	4 826,25
Taxa de permanência no porto de Leixões	24 443,80	32 809,31	35 004,30	33 550,03	20 355,21	26 275,83	10 873,63	10 411,02	16 697,66	27 880,76	5 207,37	0,00	-	-	-	-	-
Imposto de farolagem	-	-	-	-	23 203,08	23 638,61	13 772,86	5 168,53	7 351,59	24 560,42	32 763,46	29 006,45	123 173,63	154 480,19	148 404,68	139 087,93	325 944,90

**Fonte:** Conta Geral da Administração Financeira do Estado na Metrópole, Gerências de 1877 a 1930, Imprensa Nacional, Lisboa.

Embora com algumas variações ao longo dos anos, as Juntas eram sempre compostas por *vogais natos* e *vogais eletivos*. Como *vogais natos*, regra geral, encontrávamos: o presidente da Câmara Municipal ou Junta de Freguesia; o capitão do porto; o engenheiro da Divisão Hidráulica respetiva; o engenheiro diretor das respetivas Direções das Estradas e dos Caminhos-de-ferro, quando as houvesse; o engenheiro diretor das obras do porto; e o delegado da alfândega ou o chefe da delegação aduaneira. Por seu lado, pertenciam normalmente aos *vogais eletivos*: associações comerciais e industriais, sociedades de pescadores, companhias de seguros marítimos, associações de armadores,...

O cargo de vogal da Junta era incompatível com qualquer participação, direta ou indireta, nas obras, serviços ou contratos realizados com dinheiros por ela administrados. Os vogais eletivos exerciam as suas funções a título voluntário, honorífico e gratuito, por períodos de três anos. Enquanto os vogais natos recebiam remuneração, e exerciam as suas funções durante o período estipulado pela comissão de serviço que os nomeava. Já o engenheiro diretor da Junta, nomeado diretamente pelo Ministério do Fomento, tinha a seu cargo a superintendência de todas as obras e do pessoal técnico e administrativo nelas empregado.

**Composição da Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões) - 1913<sup>365</sup>**

- \*O Presidente da Câmara Municipal do Porto
- \*O Chefe do Departamento Marítimo do Norte
- \*O diretor dos Serviços Fluviais e Marítimos (1ª Direção)
- \*O diretor das Obras Públicas do Distrito do Porto
- \*O diretor dos Caminhos-de-ferro do Minho e Douro
- \*O diretor da Alfândega do Porto
- \*Um vogal eleito pelas juntas de paróquia dos dois bairros do Porto
- \*Um vogal eleito pelos comerciantes ou firmas coletadas, nos dois bairros do Porto, na classe de banqueiros ou casas bancárias
- \*Um vogal eleito pelas associações de classe dos comerciantes por gross e a retalho do Porto
- \*Um vogal eleito pelas associações de classe dos fabricantes ou industriais do Porto
- \*Um vogal eleito pelos cidadãos coletados nos dois bairros do Porto como proprietários
- \*Um vogal eleito pelos armadores e agentes das empresas e companhias de navegação
- \*O Presidente da Câmara Municipal de Gaia
- \*Um vogal especialmente designado pelo Governo, pelo Ministério do Fomento
- \*Dois vogais escolhidos pelo Ministério do Fomento entre o comércio de exportação respetivamente do Porto e Gaia

Não houve, durante a República, um documento/regulamento/lei orgânica geral que regulamentasse o funcionamento e atribuições de todas as Juntas Autônomas. Ao invés, cada uma delas dispunha de um prazo determinado, dentro do qual devia apresentar ao Governo o seu regulamento. Neste ponto, residiu, desde logo, uma das falhas desta tentativa de maior regulação do sector portuário por parte da República. Possibilitando-se a cada Junta orquestrar, por si só, a distribuição de competências pelos seus funcionários e membros, *abriu-se a porta* a variações na importância hierárquica conferida às decisões de cada um deles. Sucedendo, consequentemente, dar-se menor relevo ao papel e opinião dos engenheiros a ela agregados, do que às ideias de delegados comerciais ou industriais.<sup>366</sup> Esta situação só seria corrigida, em 1927, com a publicação da nova Lei Orgânica e do Regulamento Geral das Juntas Autônomas.<sup>367</sup>

Estavam ainda as Juntas autorizadas a contrair empréstimos e a arrendar, por concurso, a realização de algumas obras, sendo, contudo, necessária a devida autorização do Governo. De acordo com as receitas próprias de cada junta, estava previsto que se pudessem realizar pequenos reparos e melhoramentos, sem ser necessária aprovação superior, desde que os orçamentos e valores a despender não fossem além das quantias previamente estipuladas, para esse efeito, pelo Governo. Esta foi outra das grandes alterações introduzidas pela República.

<sup>365</sup> Decreto de 18 de Junho, *Diário do Governo* nº 142, Série I, 1913, de 20 de Junho de 1913.

<sup>366</sup> Jorge Alves considera que esta situação só será corrigida com a legislação publicada pela Ditadura Militar. In Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p. 203 e seguintes.

<sup>367</sup> Veja-se os decretos nºs 14718 e 14782, respetivamente: *Diário do Governo* nº274, Série I, de 12 de Dezembro de 1927 e *Diário do Governo* nº 284, Série I, de 23 de Dezembro de 1927.

**QUADRO 31**  
**Despesas das Juntas Autónomas Portuárias<sup>368</sup>**  
**(Ano económico 1928-1929)**

<b>JUNTAS AUTÓNOMAS PORTUÁRIAS</b>	<b>Despesas</b>
Junta Autónoma das instalações marítimas do Porto (Douro-Leixões)	5 333 600,00
Junta Autónoma do porto de Viana de Castelo e do rio Lima	580 000,00
Junta Autónoma do porto e barra da Figueira da Foz	89 390,49
Junta Autónoma do rio Lis	66 824,60
Junta Autónoma da ria e barra de Aveiro	763 591,41
Junta Autónoma das obras do porto e barra de Vila do Conde e rio Ave	-
Junta Autónoma do porto e barra de Esposende e do rio Cávado	-
Junta Autónoma do porto de Póvoa de Varzim	33 607,22
Junta Autónoma do rio Mondego	115 506,21
Junta Autónoma do porto e barra de Setúbal e do rio Sado	1 276 586,11
Junta Autónoma do porto artificial de Vila Real de Santo António	511 901,34
Junta Autónoma do porto de Tavira	140 000,00
Junta Autónoma do porto comum de Faro e Olhão	722 427,79
Junta Autónoma do porto de Portimão	585 231,65
Junta Autónoma do porto comercial de Lagos	81,847,24
Junta Autónoma das obras do porto do Funchal	2 960 870,00
Junta Autónoma do porto artificial de Ponta Delgada	509 830,90
Junta Autónoma do porto de Angra do Heroísmo	626 893,23

**Fonte:** *Conta Geral da Administração Financeira do Estado na Metrópole*, Gerências de 1877 a 1930, Imprensa Nacional, Lisboa.

Uma última nota para assinalar que, a maior parte das Juntas Autónomas (onze), foi criada depois da Iª Guerra Mundial. cremos que este facto revela o surgimento de uma consciência de que era necessário intervir no sector portuário.

De modo a evitar dispêndios irrefletidos de capital, apostou-se numa estrutura local, dependente do Estado, que, pela proximidade no terreno, teria maior possibilidade de se inteirar das efetivas necessidades de cada porto.

Vendo o que se ia adotando no estrangeiro<sup>369</sup>, o Estado português depositou bastante esperança neste novo sistema<sup>370</sup>. Esperava-se que os portos nacionais fossem capazes de *dar o*

<sup>368</sup> Não nos foi possível encontrar dados para os períodos anteriores, uma vez que apenas a partir do ano económico de 1928-1929 as despesas das Juntas passaram a estar discriminadas nas *Contas do Estado*. Esta alteração surgiu na sequência da publicação da nova Lei Orgânica e do Regulamento Geral das Juntas Autónomas em 1927, respetivamente: decreto nº 14718 (*Diário do Governo* nº274, Série I, de 12 de Dezembro de 1927) e 14782 (*Diário do Governo* nº 284, Série I, de 23 de Dezembro de 1927).

<sup>369</sup> Lembremos, neste ponto, a realização do XII e XIII Congressos de Navegação, decorridos em Filadélfia (1912) e Londres (1923), e aos quais se faz referência em diferentes números da *Revista de Obras Públicas e Minas*, bem como as várias notícias e novidades, que esta mesma *Revista* publicava acerca das opções seguidas/tentadas em portos estrangeiros. Refira-se, ainda, a título exemplificativo, a portaria de 27 de Janeiro de 1912, que nomeava um vogal do Conselho Superior do Comércio e Indústria para estudar no estrangeiro o funcionamento dos portos-francos [*in Diário do Governo* nº 32, Série I, de 8 de Fevereiro de 1912]; a portaria de 26 de Julho, que autorizava um engenheiro civil a ir ao estrangeiro para estudar o sistema de funcionamento e a forma de administração de

salto, e de acompanhar as transformações ao nível da navegação e do comércio<sup>371</sup>. No entanto, isso não sucedeu.

Apesar da maior autonomia administrativa, na prática, todas as decisões continuavam a depender, em grande medida, da aprovação do Governo, sendo também muito apertada a fiscalização e vigilância de todas as intervenções das Juntas ao nível de obras e melhoramentos.

No que toca à autonomia financeira, no período republicano, esta não foi conseguida. As receitas das Juntas não foram nunca suficientes para fazer face às suas necessidades e encargos, continuando, por isso, todos os melhoramentos e obras dependentes dos dinheiros públicos.

### QUADRO 32 Juntas Autónomas criadas em Portugal (1911-1928)

Fonte	Diploma	Publicação no DG	Descrição
DG nº 31, Série I, 1911.	Decreto com força de lei de 7 de Fevereiro	08-02-1911	Instituindo na cidade do Porto uma «Junta Autónoma das obras da Cidade do Porto».
DG nº 198, Série I, 1911.	Portaria de 23 de Agosto	25-08-1911	Mandando criar uma comissão especial denominada Comissão dos Melhoramentos da Figueira da Foz. [Em 1921, surgirá a «Junta Autónoma»]
DG nº 95, Série I, 1913.	Lei de 23 de Abril	24-04-1912	A «Junta Autónoma das obras da Cidade do Porto» passa a denominar-se «Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões)»
DG nº 6, Série I, 1913.	Projeto de Lei	08-01-1913	Sobre a criação de uma «Junta Autónoma das obras do porto do Funchal» [criada em Agosto de 1913]
DG nº 171, Série I, 1913	Lei nº 89	13-08-1913	Cria a «Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal»
DG nº 142, Série I, 1913.	Decreto de 18 de Junho	20-06-1913	Aprovando a organização da «Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões)»
DG nº 107, série I, 1914.	Lei nº 216	30-06-1914	Criando uma «Junta autónoma das obras do porto de Viana do Castelo e do rio Lima».
DG nº 130, série I, 1918.	Decreto nº 4405	14-06-1918	Instituindo na cidade de Lisboa uma corporação denominada «Junta Autónoma para as obras de construção do Arsenal da Marinha na margem sul do Tejo» e regulando as suas atribuições.
DG nº 244, Série I, 1919	Lei nº 913	29-11-1919	Criando uma corporação com a denominação de «Junta do Rio Mondego»
DG nº 77, Série I, 1921.	Lei nº 1149	14-04-1921	Autorizando o Governo a delegar em uma corporação local, a instituir na cidade da Figueira da Foz, com a denominação de «Junta Autónoma do Porto e Barra da Figueira da Foz», a faculdade de administrar as obras do porto e complementar o estudo das mesmas, e promover o desenvolvimento do tráfego marítimo e comercial do referido porto.
DG nº 206, Série I, 1921.	Lei nº 1237	11-10-1921	Autorizando o Governo a delegar em uma corporação local a instituir na cidade de Ponta Delgada a faculdade de administrar as obras do porto artificial e de promover o desenvolvimento do tráfego marítimo e comercial do mesmo porto.
DG nº 247, Série I, 1921.	Decreto nº 7880	07-12-1921	Criando a «Junta Autónoma da ria e barra de Aveiro».
DG nº 83, Série I, 1923	Lei nº 1:415	21-04-1923	Cria na cidade de Tavira uma corporação local, delegada do Governo, com a designação de «Junta Autónoma das Obras do Porto e Barra de Tavira».
DG nº 177, Série I, 1923	Lei nº 1:461	17-08-1923	Cria no porto de Vila Real de Santo António uma corporação com a denominação de «Junta Autónoma do porto Comercial do Vila Real de Santo António».
DG nº 274, Série I, 1923.	Lei nº 1517	24-12-1923	Cria a «Junta Autónoma das Obras do porto e barra de Setúbal e do rio Sado».

diferentes portos [in *Diário do Governo* nº176, Série I, de 29 de Julho de 1912]; e o Relatório do engenheiro Manuel de Sousa Machado Júnior, diretor dos serviços do porto do Douro, apresentado à Junta Autónoma das Obras da Cidade, em 31 de Dezembro de 1912, sobre a sua comissão de estudo a diferentes portos estrangeiros.

<sup>370</sup> «Mas a verdade é que, se os portos sob a direta administração do Estado estão mal, os outros não estão muito melhor, e constante e continuamente dirigem reclamações ao poder central, de socorros e auxílios financeiros, que este dificilmente pode conceder e que não se coadunam com o regime de autonomia a que estão entregues e que bem demonstram, portanto, que tal autonomia não está assente em convenientes bases.» [in *Proposta de lei sobre portos, Apresentada ao Parlamento em 21 de Abril de 1926, Lisboa, Imprensa Nacional, 1926, p.5.*] «De há muito que se vem reconhecendo a necessidade de uma intervenção eficaz por parte do Estado, pois que as Juntas Autónomas, em que tantas esperanças se puseram, não têm conseguido resolver o problema.» [in *Diário do Governo* nº271, Série I, de 4 de Dezembro de 1926, Decreto nº 12757.]

<sup>371</sup> «Não se compreenderia que Portugal, pela sua situação geográfica, (...) País de navegadores que deveu sempre grande parte da sua prosperidade e da sua riqueza à sua expansão e ao seu comércio através dos mares, pudesse descurar o problema do apetrechamento dos seus portos (...), revisto o sistema de administração, poder-se-á dar um grande impulso às obras dos principais portos, convertendo-os em poderosos fatores de desenvolvimento económico das regiões que servem, como tanto se faz mester.» [in *Diário do Governo* nº271, Série I, de 4 de Dezembro de 1926, Decreto nº 12757.]

DG nº 35, Série I, 1924.	Lei nº 1546	15-02-1924	Cria a «Junta Autónoma das Obras do porto e barra de Esposende e do rio Cávado». Regula a sua constituição e funcionamento.
DG nº 83, Série I, 1924.	Lei nº 1585	15-04-1924	Cria a «Junta Autónoma do porto comercial de Lagos».
DG nº133, Série I, 1924	Lei n.º1:608	16-06-1924	Cria a «Junta Autónoma das obras do porto e barra de Vila do Conde e do Rio Ave».
DG nº18, Série I, 1928	Decreto nº 14940	22-01-1928	Cria na Póvoa do Varzim uma corporação local, delegada do Governo, com a denominação da «Junta Autónoma do Porto da Póvoa do Varzim».
DG nº52, Série I, 1928.	Decreto nº 15 110	05-03-1928	Institui na cidade de Angra do Heroísmo (Açores) uma corporação denominada «Junta Autónoma das Obras dos Portos de Angra do Heroísmo».
DG nº64, Série I, 1928	Decreto nº 15204	19-03-1928	Cria a «Junta Autónoma do porto de Portimão».
DG nº93, Série I, 1928.	Decreto nº 15403	24-04-1928	Cria a «Junta Autónoma do porto comum de Faro-Olhão».

Fonte: *Diário do Governo* (1910-1930). Elaboração própria.

## MAPA 5

### Juntas Autónomas criadas em Portugal (1911-1928)



Fonte: Elaboração Própria.

JUNTAS AUTÓNOMAS	Nº no Mapa
Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões).	1
Junta Autónoma do Porto e Barra da Figueira da Foz.	2
Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal.	3
Junta autónoma das obras do porto de Viana do Castelo e do rio Lima.	4
Junta do Rio Mondego.	5
Junta Autónoma da ria e barra de Aveiro.	6
Junta Autónoma das Obras do Porto e Barra de Tavira.	7
Junta Autónoma do porto Comercial do Vila Real de Santo António.	8
Junta Autónoma das Obras do porto e barra de Setúbal e do rio Sado.	9
Junta Autónoma das Obras do porto e barra de Esposende e do rio Cávado.	10
Junta Autónoma do porto comercial de Lagos.	11
Junta Autónoma das obras do porto e barra de Vila do Conde e do Rio Ave.	12
Junta Autónoma do Porto da Póvoa do Varzim.	13
Junta Autónoma das Obras dos Portos de Angra do Heroísmo.	14
Junta Autónoma do porto de Portimão.	15
Junta Autónoma do Porto Comum de Faro-Olhão.	16

### 3.4. Monarquia e República: as frustrações e realizações possíveis

Dissemos já que, apesar de se reconhecer o interesse em dotar os portos nacionais das condições necessárias para a navegação, e de se conhecerem, analisarem e estudarem várias soluções aplicadas em portos de outros países, não existiu, antes da I Grande Guerra, um plano ou planeamento portuário, de ação coordenada e pensada, para o todo nacional.

Esta ausência de planeamento nacional para o sector portuário era, contudo, comum à época. A própria Inglaterra, *grande senhora dos mares*, ao contrário do que poderíamos julgar, não tinha, também, uma qualquer política portuária de cariz nacional, ou nacionalizante. Gordon Jackson<sup>372</sup>, que se dedica há décadas ao estudo da realidade portuária britânica, defende que *there simply was no government policy on ports, or even any demonstrable recognition that there might need to be a policy*<sup>373</sup>. Lewis Fischer<sup>374</sup> refere que *he [Gordon Jackson] could have added that this was also the case virtually everywhere else*.<sup>375</sup> E acrescenta que *throughout Western Europe there was nothing approaching a well-articulated policy on ports*.<sup>376</sup>

Adrian Jarvis<sup>377</sup>, por seu lado, questiona se será legítimo o historiador procurar avaliar a existência de uma consciência de desenvolvimento portuário de cariz nacional, quando não existem quaisquer referências ou reflexões, em fontes ou documentos da época, que se debrucem sobre essa questão. *Is it the legitimate business of the historian to think out issues in the past which the past did not bother to think out for itself?*<sup>378</sup>

Seja como for, o certo é que a ausência de uma visão de conjunto, no que respeitava ao sector portuário, era uma questão comum a diferentes países. E até bem entrados no século XX, na maior parte deles, a situação iria manter-se.<sup>379</sup>

---

<sup>372</sup> Historiador britânico, pioneiro na área de estudos portuários em Inglaterra.

<sup>373</sup> Cf. Gordon Jackson, "Ports, Ships and Government", in FISCHER, Lewis, and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History*, nº6, *Harbours and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*, ob.cit., pp.228-229.

<sup>374</sup> Historiador britânico e Professor do departamento de história da Universidade de Liverpool.

<sup>375</sup> Cf. Lewis R. Fischer, "Port Policies: Seaport Planning around the North Atlantic", 1850-1939", in FISCHER, Lewis, and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History*, nº6, *Harbours and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*, ob.cit., p.229.

<sup>376</sup> *Idem*, ibidem, p.235.

<sup>377</sup> Historiador britânico. Tem-se dedicado ao estudo da história portuária britânica.

<sup>378</sup> Cf. Adrian Jarvis, "Port history: some thoughts on where it came from and where it might be going", in FISCHER, Lewis, and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History*, nº6, *Harbours and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*, ob.cit., p.15-19.

<sup>379</sup> Cf. Lewis R. Fischer, "Port Policies: Seaport Planning around the North Atlantic", 1850-1939", in FISCHER, Lewis, and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History*, nº6, *Harbours and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*, ob.cit., p.229.

Neste contexto, o facto de a República não ter chegado a apresentar um plano nacional programando e definindo o desenvolvimento dos portos do País, não teria de provocar qualquer admiração.

Contudo, a realidade não foi assim tão simples, nem tão linear. Nunca o é, de resto.

\* \* \*

Para que possamos efetivamente avaliar melhor o *contributo republicano* para os portos nacionais, é necessário, antes de mais, ter presente o contexto de instabilidade a nível internacional, a que o País não podia escapar.

Primeiro, a Guerra Mundial, com a quase total paralisação do tráfego marítimo, as devastadoras consequências advindas da inflação, da carência de géneros, as perdas humanas das impreparadas tropas portuguesas e a falta de uma marinha mercante que assegurasse as trocas e o comércio nacionais. Depois, o pós-guerra e o multiplicar das dificuldades, a crise de sobreprodução do início dos anos vinte e a desvalorização monetária.

O contexto internacional foi de resto, completamente inoportuno às ambições republicanas. Regenerar o País, colocá-lo a par do progresso das outras potências europeias, revelava-se complicado. A nível interno, a instabilidade governativa, a permanente insuficiência de dinheiros públicos, os jogos de interesses e influências, e algumas indecisões, determinaram o resto.

De facto, a instabilidade, que perpassou todo o período republicano, e as acrescidas dificuldades que as alterações no contexto externo impuseram ao País, são, precisamente, as memórias que se guardam. A sensação da época, por não se ver obra feita, e por não serem cumpridas as promessas feitas, era de que tudo tinha permanecido igual ao que era dantes, não tendo a República nada conseguido.

É certo, que qualquer obra de hidráulica marítima é, em geral, dispendiosa, e está quase sempre sujeita a contingências e a imprevistos. É igualmente certo, que a conservação de portos necessita quase sempre de contínuos trabalhos de dragagem e reparação, de modo a evitar que a entrada do porto fique obstruída, ou a impedir a ruína dos cais, molhes de abrigo, ou de outros trabalhos importantes. É certo, ainda, que os portos têm de acompanhar as mudanças e alterações que ocorrem, constantemente, quer ao nível das embarcações, quer ao nível das crescentes exigências de aparelhagem e armazenagem portuárias. Contudo, *o processo seguido no País, o ir construindo, aqui, ou além, obras isoladas, não podia produzir os seus efeitos*, e, por isso, *muitas vezes se perderam grandes somas, gastas em coisas*



*impostas por necessidades imediatas, ou como consequência de reclamações de localidades que, no sonho de grandezas futuras, levaram, frequentemente, os poderes centrais a condescender em dotações que bem poderiam porventura ser adiadas.*<sup>380</sup> Para Araújo Correia<sup>381</sup>, a desadequação portuária nacional não era consequência de uma qualquer incapacidade de mudança, mas antes resultado da improficiência dos próprios poderes centrais, incapazes de definir um plano de ação nacional e de atuar, pronta e proficuamente, agilizando-se processos e obras, e contrariando a costumada *demora na sua execução*<sup>382</sup>. O próprio Salvador de Sá Nogueira, Presidente do Conselho de Administração do Porto de Lisboa julgava que a *ação governativa de agora* [refere-se ao Estado Novo] *é que sobreleva de muito a anterior* [o período republicano]. *À descontinuidade desta* [da República] *contrapôs-se a continuidade daquela* [do Estado Novo]. *A política financeira, a económica, a de defesa nacional, etc., são muito outras (...) é possível criar e desenvolver valores económicos (portos, meios de comunicação, energia, agricultura, indústria, comércio, etc.). (...) Há ordem e sossego, nas cousas, no espírito, em tudo.*<sup>383</sup>

É, com relatos nestes moldes, que se têm ofuscado, de resto, os esforços, ainda que frustrados, da Iª República no sector portuário.

De facto, no período republicano, apesar de não ter chegado a ser aprovada legislação explícita que regulasse/definisse um plano de cariz nacional para os portos do País, foi notória uma mudança de perceção acerca da realidade portuária nacional.

A multiplicação das Juntas Autónomas evidenciou uma *estratégia de investimento e tentativa de regulação*, pelo menos a um nível mais básico de identificação local das verdadeiras necessidades de cada porto, procurando-se *evitar o dispêndio constante de dinheiros* na satisfação de pedidos de reparos, dragagens e pequenas construções, como era frequente durante a Monarquia. Na prática, contudo, tal propósito não foi atingido.

---

<sup>380</sup> Cf. Araújo Correia, *A crise nos seus aspetos económicos e sociais*, Tip. da Empresa do Anuário Comercial, Lisboa, 1932, p. 325.

<sup>381</sup> José Dias de Araújo Correia (n.1894; m. 1978). *Economista por vocação, Araújo Correia criou uma 'ideologia do desenvolvimentismo' que marcou o pensamento económico nacional*. Substituiu José Bacelar Bebiano na pasta do Comércio e Comunicações (entre 11/06/1928 e 11/11/1928); assumiu o cargo de vogal do Conselho Administrativo da Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência (entre 1929 e 1964); e foi deputado (em diferentes legislaturas, entre 1935 e 1974). Distinguiu-se, sobretudo, como relator dos pareceres anuais da Comissão de Contas Públicas (entre 1945 e 1973). Cf. Maria Costa Lobo, "José Dias de Araújo Correia", in CRUZ, Manuel Braga da, PINTO, António Costa (Dirs.), *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1935-1974*, Vol. IV, *ob.cit.*, pp.447-449.

<sup>382</sup> Cf. Araújo Correia, *A crise nos seus aspetos económicos e sociais*, *ob.cit.*, p. 316.

<sup>383</sup> Cf. Salvador de Sá Nogueira, *Conferência, feita na Câmara Municipal de Lisboa em 15 de Janeiro de 1934, pelo Administrador Geral e Presidente do Conselho de Administração do mesmo porto*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1934, p.30.

Importante referir, é também a opção definitiva por Leixões e a progressiva tendência de concentração dos investimentos nos dois principais portos comerciais do País: Lisboa e Douro-Leixões.

Estes dois exemplos revelam, cremos, um olhar mais ponderado, por parte da Iª República, sobre a realidade portuária nacional.

Ao contrário do que se tem sugerido, houve sim um trabalho sistemático e continuado no quadro portuário durante a Iª República, não se tendo a instabilidade governativa e económica sobreposto à *persistência no modelo*<sup>384</sup>. A estabilidade do sector portuário, no que toca à organização e orgânica ministerial, a que nos referimos já em momento anterior, ajuda, por seu lado, a compreender também os passos continuados que foram sendo dados.<sup>385</sup>

Não se traça um plano de conjunto, não se define uma política portuária, mas as ideias atinentes à necessidade de orquestrar prioridades e avançar de forma programada e não *remediando aqui e ali*, fervilhavam já, e iam maturando, fazendo-se ouvir em diversas ocasiões e contextos.<sup>386</sup>

Senão, como se explica que, ainda em 1926, (e a um mês do movimento militar de 28 de Maio!), fosse apresentado ao Parlamento o projeto de Lei, que deu depois corpo à *Lei de Portos*?

### 3.5. Finanças públicas e despesas com os portos nacionais: algumas considerações

Monarquia e República *pensaram e olharam* para os portos nacionais de forma diferente. E a conceção portuária republicana não era, nem podia ser, a mesma dos tempos da monarquia.

Antes de 1910, as intervenções feitas raramente assentavam em bases sólidas de investigação<sup>387</sup>, apostando-se frequentemente, em soluções de cariz temporário, e construções

---

<sup>384</sup> Referimo-nos à aposta continuada no modelo administrativo das Juntas Autónomas.

<sup>385</sup> Recordemos as várias reorganizações, reformas e alterações de designação, do Ministério do Fomento, dos seus serviços, gabinetes, direções, repartições e secções. [Veja-se: o ponto 2.1.] Neste quadro de constantes alterações, é importante realçar a estabilidade verificada ao nível dos portos nacionais, os quais, permaneceram sempre sob a alçada deste Ministério e tiveram sempre os seus serviços cometidos à mesma Direção, a Direção Geral de Obras Públicas. E mesmo entre 1916-1918, quando algumas das competências do Ministério do Fomento foram transferidas para os Ministérios do Trabalho (criado a 16 de Março de 1916, pela lei nº 494) e da Agricultura (organizado e definido, pelo Decreto nº 3902, de 9 de Março de 1918), os portos nacionais permaneceram sob sua alçada (exceção feita apenas para a Administração do porto de Lisboa que, em 1916, passou para a alçada do Ministério do Trabalho, mas que, em 1917, regressou ao Ministério do Fomento, ao tempo designado Ministério do Comércio).

<sup>386</sup> Lembremos, neste ponto, as ideias de Ezequiel de Campos, entre outros; as frequentes viagens de engenheiros portugueses ao estrangeiro, para *aprender pelo exemplo*; e a participação portuguesa nos Congressos Internacionais de Navegação e na *Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation*. A conceção portuária republicana não podia ter ficado imune a tantos estímulos.

<sup>387</sup> Sobre os regimes de ventos e marés, por exemplo, o que revelou ser, inúmeras vezes, um erro fatal.

frágeis, que exigiam infindáveis reparos. Os melhoramentos e reparos levados a cabo respondiam, na maioria das vezes, a pedidos de intervenção urgentes, de carácter pontual e sem que houvesse uma preocupação em definir um *plano de continuidade*, cujo propósito fosse solucionar a *raiz do problema*. O peso das reparações e melhoramentos portuários, feitos nestes moldes, onerou por demais os cofres do Estado e, impossibilitou que os portos portugueses chegassem a estar efetivamente dotados das condições de que necessitavam. Em questões de melhoramentos portuários, era determinante, de resto, que se avançasse com ponderação, de modo a *evitar infrutífero dispêndio de dinheiro*.<sup>388</sup>

Durante o período monárquico, apesar das elevadas quantias investidas nos portos portugueses, os problemas existentes não foram resolvidos e as intervenções feitas padeciam quase sempre de *racionalidade económica*. As intervenções eram realizadas sem planeamento, e sem qualquer preocupação em avaliar as possibilidades de retorno dos investimentos a realizar. O onerar constante dos cofres do Estado, e o contínuo arrastar de problemas, não passou, todavia, despercebido nem foi imune a críticas e contestações. De resto, a subida do tom da contestação face às políticas seguidas foi crescendo sempre.

\* \* \*

Entre 1877 e 1897, conforme facilmente se percebe na tabela abaixo, a despesa do Estado com obras, reparações e melhoramentos portuários foi impressionante! Os portos que maiores atenções receberam durante a Monarquia foram Lisboa e Douro-Leixões, logo seguidos por: Ponta Delgada<sup>389</sup>, Horta<sup>390</sup>, Funchal<sup>391</sup>, Viana do Castelo<sup>392</sup> e Póvoa de Varzim.

---

<sup>388</sup> Cf. Bento Carqueja, “Aspetos Económicos dos Portos Modernos”, *in ob.cit.* p. 128.

<sup>389</sup> Cartas de lei de 9 de Agosto de 1860 e 8 de Abril de 1873; Carta de lei de 21 de Junho de 1887; Carta de lei de 2 de Julho de 1887.

<sup>390</sup> Carta de lei de 20 de Junho de 1864; Lei de 21 de Julho de 1887; Carta de lei de 21 de Junho de 1887.

<sup>391</sup> Carta de lei de 23 de Maio de 1884; Carta de lei de 30 de junho de 1885.

<sup>392</sup> Lei de 16 de Agosto de 1888.

**QUADRO 33**  
**Despesa com obras hidráulicas<sup>393</sup>**  
**(Anos económicos 1877-78/1896-97)**

Anos Económicos	Despesa com obras hidráulicas <sup>394</sup>
1877-1878	788 909,80
1878-1879	962 788,28
1879-1880	576 104,07
1880-1881	626 176,89
1881-1882	987 173,83
1882-1883	891 148,51
1883-1884	946 236,28
1884-1885	987 021,60
1885-1886	1 282 201,37
1886-1887	1 719 053,95
1887-1889	1 394 875,53
1889-1890	1 173 317,50
1890-1891	1 712 213,63
1891-1892	1 869 589,91
1892-1893	1 134 983,75
1893-1894	603 816,38
1894-1895	777 541,53
1895-1896	1 065 841,13
1896-1897	107 052,38
1897 a 1906	SEM DADOS <sup>395</sup>

**Fonte:** *Conta Geral da Administração Financeira do Estado na Metrópole*, Gerências de 1877 a 1930, Imprensa Nacional, Lisboa.

Com a exceção de apenas três anos económicos<sup>396</sup>, foram sistemáticas as despesas extraordinárias<sup>397</sup> do Ministério das Obras Públicas com o melhoramento dos portos nacionais. A despesa extraordinária não era aqui um recurso de *exceção*, ou de emergência, era, antes, *a regra*. cremos que este ponto, evidencia por si só a inexistência de planeamento para o desenvolvimento do sector portuário no período monárquico.

<sup>393</sup> Despesa do Estado com obras, reparações, melhoramentos, estudos e projetos para os portos e barras do País, inscritas nas despesas do Ministério da Fazenda/Obras Públicas/Fomento/Comércio. A rubrica "Obras hidráulicas" surge em diversos anos como aglutinadora de todas as intervenções realizadas nos portos e costa marítima.

<sup>394</sup> Total de despesas ordinárias e extraordinárias.

<sup>395</sup> Não foi possível a recolha de dados para este período. Fontes em mau estado e indisponíveis para consulta no Arquivo Contemporâneo do Ministério das Finanças.

<sup>396</sup> A saber: 1879-1880, 1886-1887 e 1896-1897. Cf. *Conta Geral da Administração Financeira do Estado na Metrópole*, Gerências de 1877 a 1930, Imprensa Nacional, Lisboa.

<sup>397</sup> A maioria delas destinadas a dragagens e ao melhoramento dos portos de Lisboa, Douro-Leixões, Ponta Delgada, Horta, Funchal, Viana do Castelo e Póvoa de Varzim. Cf. *Conta Geral da Administração Financeira do Estado na Metrópole*, Gerências de 1877 a 1930, Imprensa Nacional, Lisboa.

**QUADRO 34**  
**Despesas ordinárias e extraordinárias**<sup>398</sup>  
 (Anos económicos 1877-78/1896-97)

Anos Económicos	Despesas ordinárias	Despesas extraordinárias
1877-1878	577 651,56	211 258,24
1878-1879	727 661,08	235 127,21
1879-1880	576 104,07	-
1880-1881	263 900,55	362 276,34
1881-1882	499 859,54	487 314,29
1882-1883	405 289,71	485 858,80
1883-1884	528 543,85	417 692,43
1884-1885	313 833,07	673 188,53
1885-1886	369 536,43	912 664,94
1886-1887	1 719 053,95	-
1887-1889	298 511,84	1 096 363,69
1889-1890	312 655,85	860 661,65
1890-1891	333 379,10	1 378 834,53
1891-1892	235 027,35	1 634 562,55
1892-1893	135 555,15	999 428,61
1893-1894	144 156,28	459 660,10
1894-1895	175 799,81	601 741,71
1895-1896	107 052,38	958 788,75
1896-1897	1 164 922,24	-
1897 a 1906	SEM DADOS <sup>399</sup>	

**Fonte:** *Conta Geral da Administração Financeira do Estado na Metrópole*, Gerências de 1877 a 1930, Imprensa Nacional, Lisboa.

Chegados a 1910, a *estratégia do remedeio e da obra de circunstância*, evidenciava os seus efeitos. Nada de grande monta havia a destacar. A generalidade dos portos do País encontrava-se em preocupante estado, sendo evidente a urgência de se levarem a cabo novas intervenções e urgentes melhoramentos e praticamente todos eles<sup>400</sup>.

<sup>398</sup> Despesa do Estado com obras, reparações, melhoramentos, estudos e projetos para os portos e barras do País, inscritas nas despesas do Ministério da Fazenda/Obras Públicas/Fomento/Comércio. A rubrica "Obras hidráulicas" surge em diversos anos como aglutinadora de todas as intervenções realizadas nos portos e costa marítima.

<sup>399</sup> Não foi possível a recolha de dados para este período. Fontes em mau estado e indisponíveis para consulta no Arquivo Contemporâneo do Ministério das Finanças.

<sup>400</sup> Apenas os portos de Lisboa e Leixões se encontravam numa melhor situação face ao quadro geral do País. Contudo, careciam ainda assim de reparos e novas intervenções, estando ainda muito por fazer.

*É indispensável romper de vez o círculo vicioso em que andamos enleados de há muito nestas questões financeiras, círculo que consiste em não fazer uns certos melhoramentos para não agravarmos a fazenda e em agravar a fazenda por não fazemos tais melhoramentos.*<sup>401</sup>

Ainda que se possa admitir que a carência de algum *know-how* científico, à época, tenha tornado impossível encontrar uma solução adequada para certos problemas, justificando-se, assim, o arrastar de algumas questões; ou que as dificuldades económicas e financeiras vividas no período monárquico tenham limitado, em certa medida, o teor e grau das intervenções efetuadas; o certo é que os reparos e obras ocorreram algo casuisticamente, por largo tempo, com decisões tomadas sem os necessários dados e estudos de base, sem se definirem prioridades, e sem se delinear uma qualquer estratégia de retorno das quantias investidas.

*São conhecidas de todos e foram ainda há pouco confessadas pelo nobre ministro das Obras Públicas (...) as dificuldades e deficiências que entre nós encontra a consulta e verificação estatística das questões que mais seriamente importam à nossa vida económica.*

*Faltam a cada passo os algarismos mais elucidativos e necessários; apresentam-se-nos outros duvidosos e hesitantes; não se completam geralmente os que logramos apurar como mais seguros; anda atrasada a investigação de muitos; fora já impossível a colheita de outros tantos que poderiam oferecer-nos os confrontos melhores.*

*Assim é que quando procuramos contraprovar as impressões e noções gerais que a observação de todos os dias ou que as induções de quaisquer factos nos sugerem, mal depomos aproximar e agrupar, um pouco arbitrariamente, informações retardatárias e incompletas de que nem sempre é fácil deduzir uma lição incontroversa.*

*É um mal, e nem hesitaremos em chamar-lhe um perigo, porque esta falta de dados positivos e de resultantes ilustrativas e certas, pode muitas vezes criar no público e na administração ilusões e erros irremediáveis.*<sup>402</sup>

Uma atuação nestes moldes, para um sector tão dinâmico como o portuário, teria, necessariamente, alcance limitado.

Por seu lado, as contas do Estado, não davam azo a grandes análises ou contestações, não havendo ainda o costume de serem discutidas pelos deputados, conquanto fossem queixas

---

<sup>401</sup> *Melhoramentos do porto de Lisboa, Subcomissão Comercial, Sociedade de Geografia de Lisboa, Typ. e Lit. de Adolpho Modesto & C<sup>a</sup>., 1884, p.40.*

<sup>402</sup> *Melhoramentos do porto de Lisboa, Subcomissão Comercial..., ob.cit., pp.4-5.*

comuns e recorrentes a falta e o desvio de dinheiros públicos<sup>403</sup>, o dispêndio irrefletido de capitais<sup>404</sup>, e a generalizada incapacidade por parte das forças políticas em gerir os dinheiros públicos e conduzir o País no caminho da regeneração e do progresso.

Era, de resto, nestes termos que, em 1895, o Coronel de Engenharia Pedro Romano Folque<sup>405</sup> apresentava o estado de desregramento dos processos de pagamento das despesas de obras públicas:

*A legislação vigente na sua generalidade (...) não obedece a princípio algum metódico, não permite uma fiscalização séria e detalhadas das despesas, nem acautela contra a fraude e contra a incúria. é um amontoado de formalidades que nem regulamentadas estão, sem valor útil e prático, ao mesmo tempo que exige a título de justificação para fins fiscais, a elaboração de um número ilimitado de documentos na maioria sem nexo, pouco mais do que um simples registo de despesas, que pouca cousa justifica além do cumprimento dessas formalidades, e que entram por milhares nas repartições fiscais, cuja inspeção pouco pode ir além da verificação de somas e produtos. Os pagamento (...) ficam subordinados à mercê das circunstâncias do tesouro e mais ou menos da vontade de quem subscrita o pague-se final, como já o processo dos débitos está à mercê de quem tem a fazer escriturar, e ainda de quem cabe ordenar a respetiva requisição de fundos, e mas ou menos também de quem cumpre dar seguimento ao complicado processo.*

*Enfim os processos em vigor tornam possíveis factos tão extravagantes que parecem até inverosímeis, como a possibilidade de ser duplicado o pagamento de uma fatura, por poder ser paga por duas estâncias diferentes um mesmo fornecimento ou tarefa, e sem fraude ou má-fé de quem paga e de quem recebe.*<sup>406</sup>

\* \* \*

Neste contexto, e ainda na vigência da Monarquia, começou a ganhar cada vez mais adeptos a mensagem do partido republicano. Uma das grandes bandeiras republicanas foi,

---

<sup>403</sup> Cf. Nuno Valério (Coord.), *As finanças públicas no Parlamento Português. Estudos preliminares*, Assembleia da República, Edições Afrontamento, Lisboa, 2001, pp.118-120.

<sup>404</sup> Cf. Bento Carqueja, “Aspetos Económicos dos Portos Modernos”, in *ob.cit.* p. 128.

<sup>405</sup> Exerceu o cargo de Diretor dos edificios públicos e faróis entre 1893 e 1897.

<sup>406</sup> Cf. Pedro Romano Folque, «Novo método de documentação das despesas de obras públicas elaborado e proposto em 1895 pelo Coronel de Engenharia Pedro Romano Folque», in *Extrato da Revista de Engenharia Militar*, Tipografia do Comércio, Lisboa, 1900, pp. 3-4.

precisamente, o equilibrar das finanças públicas e uma mais regrada aplicação e uso dos dinheiros públicos.

Apostando numa propaganda atinente em mudar o decadente rumo em que seguia o País, evidenciou-se, desde logo, a necessidade de se seguir uma atitude nova, que pusesse fim ao descalabro financeiro<sup>407</sup>, ao caciquismo e rotativismo nas cadeiras do poder, à corrupção e desvios de dinheiros, verdadeiros entraves do desenvolvimento do País.

Despertou-se assim a *imaginação (...) para a cura dos males nacionais com a simples deposição da dinastia de Bragança*.<sup>408</sup> O derrube da Monarquia parecia ser a solução para o estado de decadência em que se achava mergulhado o País. Era *necessário deixar todos os velhos costumes da vida velha: e começar a ter juízo*.<sup>409</sup>

Assim, a 5 de Outubro de 1910, com a implantação da República, esperava-se que tivesse início um novo ciclo na política e economia nacional.

Nos primeiros anos, contudo, viveu-se um tempo cheio de angústias, no que a angústia tem de imprecisão e de indefinição. Sentia-se que era tempo de mudar de estratégia; porém, reconhecia-se, desde logo, o enorme desafio que a classe política, recém-chegada ao poder, tinha entre mãos<sup>410</sup>. A este respeito, Maria Eugénia Mata advoga ter havido substancial debate *em torno de convicções políticas e da necessidade premente de alimentar os cofres do Tesouro*, embora fosse notória uma *significativa ausência de considerações teóricas*.<sup>411</sup>

\* \* \*

Em 1913, apesar das boas intenções republicanas, Ezequiel de Campos escrevia que ainda não se tinha visto *surgir um plano concreto, apertado, de vida nacional, com a indicação*

---

<sup>407</sup> Entre 1892 e o início da I República, foram contraídos 47 empréstimos (!), 2 dos quais empréstimos externos. Cf. Nuno Valério (Coord.), *As finanças públicas no Parlamento Português. Estudos preliminares*, Assembleia da República, Edições Afrontamento, Lisboa, 2001, pp.118-120.

<sup>408</sup> Luís Alves de Fraga, "Portugal na Grande Guerra – uma mudança estratégica?", in Separata da *Revista de História das Ideias*, n.º 27, Coimbra, 2006, p. 331.

<sup>409</sup> Ezequiel de Campos, *A Conservação da Riqueza Nacional: a grei, os minerais, a terra, as matas, os rios, s.e.*, Porto, 1913, p. 572.

<sup>410</sup> «(...) a pressão da necessidade de obtenção de cobranças, mantinha-se como uma realidade inexorável. (...) O novo regime vinha substituir uma Monarquia Constitucional cujos procedimentos financeiros tanto criticara (...)» A República tinha agora que definir rapidamente um plano e uma estratégia eficazes e efetivos para cumprir as promessas feitas quando ainda não estava no poder. Cf. Nuno Valério (Coord.), *Os impostos no Parlamento Português. Sistemas fiscais e doutrinas fiscais nos séculos XIX e XX*, Assembleia da República, Dom Quixote, Lisboa, 2006, p. 85.

<sup>411</sup> Cf. Maria Eugénia Mata, "A Primeira Reforma Fiscal da República", in Nuno Valério (Coord.), *Os impostos no Parlamento Português...*, ob.cit., p. 99.



*precisa do objetivo, do caminho a seguir e dos meios a empregar para lá chegar.*<sup>412</sup> Havia que definir etapas. *Metermo-nos num grande plano de fomento material – a estirar estradas e caminhos-de-ferro, a apetrechar portos, a abrir canais de navegação (...) – é outra maneira de nos matarmos depressa.*<sup>413</sup> Anteriormente à crise de 1891 não faltou dinheiro, faltou iniciativa e juízo para o aplicar reprodutivamente,<sup>414</sup> tendo sido um erro o dispêndio de dinheiro sem plano e a execução de obras nos portos aos poucos. *Não menos censurável é o expediente à obra pública desnecessária, ou mal planeada e estudada, e feita pela administração do Estado, perdulária e incompetente, só para acudir a uma crise (...).*<sup>415</sup> O nosso capital, tal como o de outras nações, era limitado, pelo que, era de evitar empregá-lo *em coisas sem valor reprodutivo*<sup>416</sup>. *A obra pública precisa ser feita a tempo e a modo, e de ser distribuída pelo País subordinada e concatenada com os outros fatores de fomento, de forma que surja depressa e equilibrada a atividade nacional, pelo desenvolvimento agrícola e industrial de cada região.*<sup>417</sup>

*Por umas décadas deixámos tudo ao abandono: agora há que pagar o desleixo e o atraso, o que só se consegue trabalhando bem e depressa.*<sup>418</sup> O que não se podia permitir, era que se continuasse *a despendar anualmente verbas importantes e sem resultados visíveis, sem plano com finalidade.*<sup>419</sup>

No que ao sector portuário dizia respeito, Ezequiel de Campos considerava que tinha já a *engenharia moderna capacidades muito superiores, estando apta a resolver problemas com que há alguns anos apenas se podia ansiar. Contudo, são tão grandes as dificuldades, tão caras as obras e tão incertos os resultados que nenhum Governo irá abalançar-se a fazer um porto moderno*<sup>420</sup> sem uma garantia assegurada de retorno dos investimentos realizados. Ezequiel de Campos exortava à prudência, ou antes, a uma ação prudente. O estado depauperado dos cofres nacionais não permitia que se cometessem imprevidências. Nada fazer, não era, contudo, opção, era erro maior.

O tão ansiado desenvolvimento do País, tinha de ser levado a cabo de forma integrada. Não bastava desenvolver as comunicações, era necessário apostar-se, simultaneamente, no

---

<sup>412</sup> Ezequiel de Campos, *A Conservação...*, ob.cit., p. 575.

<sup>413</sup> Ezequiel de Campos, *A Conservação...*, ob.cit., p. 577.

<sup>414</sup> *Idem, ibidem*, p. 579.

<sup>415</sup> *Idem, ibidem*, p. 608.

<sup>416</sup> *Idem, ibidem*, p. 597.

<sup>417</sup> *Idem, ibidem*, p. 602.

<sup>418</sup> *Idem, ibidem*, p. 548.

<sup>419</sup> *Idem, ibidem*, p. 548.

<sup>420</sup> *Idem, ibidem*, p. 524.

desenvolvimento agrícola e industrial, porque aquelas, sem este, não teriam próspero futuro, e este, sem aquelas, tinha possibilidades limitadas. Realçava, aliás, Ezequiel de Campos, que *o desenvolvimento dos modernos portos de mar é a consequência do desenvolvimento agrícola e industrial do País que se abalança a aperfeiçoá-los.*<sup>421</sup>

*Os tempos modernos provaram já que o tempo anda mais depressa, e se uma coisa os portugueses deviam ter já aprendido é que todas as opções tomadas hoje têm de ter inexoravelmente em conta o amanhã.*<sup>422</sup> Era imperioso mudar o rumo das acções para que o País entrasse no caminho da regeneração económica. *É necessário pragmatismo, decisões rápidas e acertadas que resolvam o problema do presente, evitando-se a imprevidência de não pensar no que advirá, não olhando para o que ocorre no mundo, não aproveitando as lições da experiência e do tirocínio das outras nações que antes de nós enveredaram já pela rota certa do progresso.*<sup>423</sup>

Ao nível do sector portuário, na impossibilidade de realizar tudo ao mesmo tempo, urgia orquestrar prioridades, partindo-se, primeiro, para melhoramentos mais urgentes e importantes, cuja execução e termo facilitasse, num segundo momento, a execução de outros reparos e obras. De resto, neste ponto residia a mais complicada dificuldade, tendo acabado por nada se definir de concreto, nos primeiros anos.<sup>424</sup>

O *modelo* das Juntas Autónomas, em que se apostou de modo mais consistente depois da Grande Guerra, consubstanciaria, neste contexto, uma mudança efetiva e uma primeira tentativa de maior regulação do sector portuário, no sentido de uma melhor avaliação/gestão das necessidades locais de cada porto, reduzindo-se, assim, também as verbas mal aplicadas e o dispêndio de dinheiros públicos com limitadas ou nenhuma possibilidades de retorno.

As decisões em matéria portuária não podiam ser tomadas de modo irrefletido, nem sem as devidas ponderações.

Dada a instabilidade governamental<sup>425</sup> e as dificuldades financeiras com que se debatiam os serviços de administração, Ezequiel de Campos aconselhava a que, nas obras e

---

<sup>421</sup> *Idem, ibidem*, p. 503.

<sup>422</sup> *Idem, ibidem*, p. 548.

<sup>423</sup> *Idem, ibidem*.

<sup>424</sup> Note-se que foram várias as reformas fiscais ao longo do período republicano, muitas delas incidindo sobre os direitos aduaneiros. Cf. Nuno Valério (Coord.), *Os impostos no Parlamento Português...*, *ob.cit.*, p. 99.

<sup>425</sup> A título de exemplo refira-se a revolução de Dezembro de 1917, que conduziu ao poder Sidónio Pais, e que iniciaria um período de grande instabilidade política (até Janeiro de 1922). Até Janeiro de 1922, sucederam-se no poder, vinte e dois governos (o mais longo dos quais durou 6 meses!), realizaram-se quatro eleições parlamentares

melhoramentos a levar a cabo, se optasse pelo regime de empreitadas. Não havia dinheiro, nem tempo, para experiências e aprendizagens por meio de tentativa e erro, como na Monarquia. A tarefa devia ser, por isso, entregue a quem fosse experiente nela e capaz de a levar a cabo.<sup>426</sup> Nota-se, nesta posição, uma diferença de atitude relativamente ao período monárquico, onde, como em momento anterior referimos já, se desaconselhava a entrega dos trabalhos de melhoramento e construção dos portos nacionais a ‘terceiros’.

Para garantir a disponibilidade de capitais a investir no melhoramento dos portos nacionais, considerava ainda Ezequiel de Campos que se deviam inscrever, anualmente, no orçamento das despesas de estado, verbas destinadas às diferentes obras de que estes carecessem, tendo-se previamente estabelecido prioridades de investimento. Se assim se procedesse, terminaria o constante desaproveitamento de *dezenas de contos que todos os anos vão para a voragem, sem que a gente veja surgir coisa nenhuma. Somando esses desperdícios anuais que vamos fazendo, em pouco tempo teremos o dinheiro que daria para atacar o problema de frente e por uma vez.*<sup>427</sup>

**QUADRO 35**  
**Despesas do Ministério do Fomento**<sup>428</sup>  
(Anos económicos 1913-14/1929-30)<sup>429</sup>

ANO	Total	Despesa ordinária	Despesa extraordinária	Despesas de guerra
1913-1914	12.1	10.4	1.6	-
1914-1915	23.1	10.2	1.8	11.1
1915-1916	23.9	6.8	0.9	16.1
1916-1917	4.3	4.3	0	0
1917-1918	6.8	5.4	0.7	0.7
1918-1919	14.2	8.5	1.4	4.2
1919-1920	22.3	12.2	10.1	0
1920-1921	33.2	11.1	22.1	-
1921-1922	58.5	14.9	43.7	-
1922-1923	167.4	19.6	147.8	-
1923-1924	57.7	30.0	27.6	-
1924-1925	82.8	47.2	35.6	-
1925-1926	104.1	68.5	35.5	-
1926-1927	179.1	110.7	69.0	-

Fonte: Conta Geral da Administração..., ob.cit., (Anos de 1910 a 1930).

e três eleições presidenciais, deu-se o episódio da Monarquia do Norte, e sucederam-se vários golpes de Estado. Por seu lado, a instabilidade política influía diretamente também na destabilização das finanças públicas.

<sup>426</sup> *Os serviços de dragagem norte americanos custaram muitos anos de tirocínio, despesas enormes e o aperfeiçoamento sucessivo dos aparelhos e dos métodos de trabalho. Queremos nós de entrada, que não temos dinheiro para tirocínios e experiências de máquinas, nem devemos ter vagares para aprendizagens, ir com material e máquinas impotentes (...) tentar fazer o desassoreamento de rios e portos, parece-me que será continuarmos a preterir in aeternum o começo de vida nova.* In Ezequiel de Campos, *A Conservação...*, ob.cit., p. 571.

<sup>427</sup> Ezequiel de Campos, *A Conservação...*, ob.cit., p. 571.

<sup>428</sup> Note-se que este Ministério assumiu diferentes designações ao longo da Iª República: Ministério do Fomento, entre 1910 e 1917; Ministério do Comércio, entre 1917 e 1919; Ministério do Comércio e das Comunicações, a partir de 1919, permanecendo assim até 1932.

<sup>429</sup> Valores em milhares de contos.

Apesar dos esforços e intenções, a República viu-se sempre a braços com derrapagens sistemáticas do *déficit* orçamental, e com um constante avolumar de problemas económicos, financeiros e cambiais, exponenciados pela Grande Guerra<sup>430</sup> e pela agudização dos problemas políticos, monetários e sociais por ela desencadeados<sup>431</sup>. Neste contexto, inverter os graves vícios do funcionamento e ação do Estado, que vinham já da Monarquia, revelou-se tarefa mais complicada do que, inicialmente, haviam previsto os republicanos.

Dentro do que foi possível, procuraram dotar-se os portos nacionais das condições necessárias ao seu regular funcionamento. Entre 1910 e 1926, é, de resto, notório o aumento sempre crescente das verbas investidas no sector portuário.<sup>432</sup> Uma *caminhada* que culminaria, como veremos adiante, com a definição do Plano Portuário Nacional.

Note-se que, na tabela abaixo, as despesas com obras hidráulicas aumentaram para mais do dobro a partir de 1929, altura em que se encontrava já definida e programada a Iª Fase do Plano Portuário Nacional.

Chegara, finalmente, o momento histórico da ação!

---

<sup>430</sup> «Quase todos reconheciam os problemas criados pela guerra, mas criticavam a política monetária seguida, nomeadamente o aumento da moeda em circulação. Esta política resultou em desvalorização que, com o aumento das despesas - sem política fiscal ajustada -, criou uma situação de *défice* e *descrédito* (...) que conduziu à fuga de capitais para o estrangeiro e a mais desvalorizações.». Cf. Ana Bela Nunes, "A Reforma fiscal de 1922", in Nuno Valério (Coord.), *Os impostos no Parlamento Português...*, *ob.cit.*, pp. 111-112.

<sup>431</sup> Para maiores detalhes sobre Portugal e a Grande Guerra, leia-se: Ana Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a economia de guerra*, Caleidoscópio, Lisboa, 2009.

<sup>432</sup> Não esquecer aqui a desvalorização monetária e a inflação que vão ser características destes anos.

**QUADRO 36**  
**Despesa com obras hidráulicas<sup>433</sup>**  
**(Anos económicos 1877-78/1930-31)**

<b>Anos Económicos</b>	<b>Despesa com obras hidráulicas<sup>434</sup></b>	<b>Anos Económicos</b>	<b>Despesa com obras hidráulicas<sup>435</sup></b>
1877-1878	788 909,80	1907-1908	249 891,82
1878-1879	962 788,28	1908-1909	251 060,74
1879-1880	576 104,07	1909-1910	265 556,67
1880-1881	626 176,89	1910-1911	310 052,30
1881-1882	987 173,83	1911-1912	333 764,06
1882-1883	891 148,51	1912-1913	267 115,47
1883-1884	946 236,28	1913-1914	255 903,51
1884-1885	987 021,60	1914-1915	274 000,00
1885-1886	1 282 201,37	1915-1916	251 000,00
1886-1887	1 719 053,95	1916-1917	251 000,00
1887-1889	1 394 875,53	1917-1918	273 500,00
1889-1890	1 173 317,50	1918-1919	300 000,00
1890-1891	1 712 213,63	1919-1920	569 816,80
1891-1892	1 869 589,91	1920-1921	696 504,77
1892-1893	1 134 983,75	1921-1922	1 120 591,31
1893-1894	603 816,38	1922-1923	1 774 066,14
1894-1895	777 541,53	1923-1924	2 095 240,49
1895-1896	1 065 841,13	1924-1925	2 457 919,75
1896-1897	1 164 922,24	1925-1926	2 072 000,00
1897 a 1906	SEM DADOS <sup>436</sup>	1926-1927	3 960 000,00
		1927-1928	8 047 570,00
		1928-1929	6 299 312,25
		1929-1930	19 867 812,79
		1930-1931	19 889 271,41

**Fonte:** *Conta Geral da Administração Financeira do Estado na Metrópole*, Gerências de 1877 a 1930, Imprensa Nacional, Lisboa.

\* \* \*

Uma nota para referir que os atrasos verificados, durante a República, na elaboração e publicação<sup>437</sup> das contas públicas, cresceram rapidamente com o início da Grande Guerra.

Tomás Cabreira, Ministro das Finanças, Março de 1914, aquando da discussão do orçamento para o ano económico de 1914-1915, prometia: *Eu procurarei preparar os trabalhos para o meu sucessor para que de futuro, realmente, o orçamento tenha a sua conta de gerência, anexa, tanto nas receitas como nas despesas, artigo por artigo. Considero isto*

<sup>433</sup> Despesa do Estado com obras, reparações, melhoramentos, estudos e projetos para os portos e barras do País, inscritas nas despesas do Ministério da Fazenda/Obras Públicas/Fomento/Comércio. A rubrica "obras hidráulicas" surge em diversos anos aglutinadora de todas as intervenções realizadas nos portos e costa marítima.

<sup>434</sup> Total de despesas ordinárias e extraordinárias.

<sup>435</sup> Total de despesas ordinárias e extraordinárias.

<sup>436</sup> Não foi possível a recolha de dados para este período.

<sup>437</sup> Uma nota para lembrar que, durante a I República, o ano económico não coincidia com o ano civil, tendo início a 1 de Julho e termo a 30 de Junho.

*absolutamente indispensável para se poder verificar o que se gastou e o que se pode gastar. É absolutamente indispensável que a Conta do Estado acompanhe ainda estas previsões orçamentais.*<sup>438</sup> Mas a promessa não foi cumprida...

Apesar de se quererem distanciar da Monarquia, o certo é que, neste ponto, os governos republicanos foram incapazes de o fazer. Em 1926, andavam ainda a publicar-se as contas do Estado de 1917-1918 (!).

Cremos que estes atrasos acabaram, também, por contribuir para um certo 'desconhecimento' acerca: a) da real situação dos cofres do Estado, b) da disponibilidade de verbas a aplicar em obra pública, c) e do geral estado das contas públicas.

**QUADRO 37**  
**Conta Geral do Estado**  
(Anos económicos 1910-11/1925-26)

Ano Económico	Data de Publicação
1910-1911	1912
1911-1912	1914
1912-1913	1915
1913-1914	1916
1914-1915	1919
1915-1916	1922
1916-1917	1924
1917-1918	1926
1918-1919	1934
1919-1920	1935
1920-1921	1941
1921-1922	1940
1922-1923	1939
1923-1924	1938
1924-1925	1937
1925-1926	1937

**Fonte:** *Conta Geral da Administração...*, *op.cit.*, (Anos de 1910-1930).

Perante um quadro generalizado de instabilidade política, crise económica, financeira e social, vários outros assuntos (além da discussão das contas públicas) tiveram, obviamente, precedência no Parlamento. Apenas com a publicação do Decreto-lei nº 27223, a 21 de Novembro de 1936, que substituiu a *Conta Geral da Administração Financeira do Estado* por uma *Conta Geral do Estado* (muito mais simplificada), a questão teria solução.

Entre 1936 e 1942, foi finalmente possível 'pôr as contas em dia', e publicar as contas do Estado dos anos ainda em falta: de 1920-1921 a 1940.

---

<sup>438</sup> Intervenção de Tomás Cabreira na Sessão da Câmara dos Senhores Deputados, a 11 de Março de 1914. A propósito da discussão do orçamento de 1914-1915.

### 3.6. Finalmente, um Plano Portuário para o País.

#### 3.6.1. A Lei de Portos (1926)

O decreto nº 12757, conhecido por *Lei de Portos*, sempre tão prontamente atribuído à ação e atividade do período posterior, foi, de facto, uma criação da Iª República, tendo sido apresentado ao Parlamento a 21 de Abril de 1926, ainda sob a forma de projeto de lei, pelos ministros Manuel Gaspar de Lemos e Fernando Augusto Pereira da Silva, respetivamente ministro do Comércio e Comunicações e ministro da Marinha.

É neste documento que encontramos, pela primeira vez, explicitada a necessidade *indispensável e urgente* [de] *adotar uma política de portos, que permita prover o País, em convenientes condições, destes preciosos fatores de desenvolvimento económico.*<sup>439</sup> E é também neste momento, que a própria classe política reconhece a sua falta de zelo em relação ao sector portuário nacional. *Não se compreende, na verdade, que (...) deixemos continuar os nossos portos marítimos no estado de verdadeiro abandono e de miséria em que geralmente se encontram, e que procuremos tam somente, sob meras solicitações locais ou de ocasião e com desordenados esforços, melhorar, e ainda assim insuficientemente, um ou outro deles. Há que assentar num critério geral e eficiente.*<sup>440</sup>

No projeto de lei, apresentado ao Parlamento, são focadas várias das faltas e falhas que sucessivamente fomos enumerando já: a imprescindibilidade de se apostar num *número limitado* de portos, não de modo arbitrário, ao sabor das necessidades, mas de forma criteriosa, evitando-se o *largo dispêndio* sem resultados; a necessidade de se distinguir a atuação a realizar nos portos comerciais, daquela a levar a cabo nos portos de segunda e terceira ordem, reconhecendo-se que os portos secundários são, *num País com as condições hipsométricas do nosso, onde a abertura de canais é geralmente impraticável, não só indispensáveis para o tráfego das limitadas regiões que servem diretamente, mas ainda e muito, de grande valor subsidiário dos [portos] de primeira ordem*<sup>441</sup>; a consciência de que se tem de *determinar e fixar, em primeiro lugar, a categoria e funções económicas de cada porto*<sup>442</sup>, fazendo a sua classificação; e o reconhecimento de que o regime de autonomia administrativa conferido a muitos dos portos, por intermédio das Juntas Autónomas, não funcionou como programado, requerendo estas, continuamente, *socorros e auxílios financeiros*<sup>443</sup>.

---

<sup>439</sup> *Proposta de lei sobre portos*, Apresentada ao Parlamento em 21 de Abril de 1926, Lisboa, Imprensa Nacional, 1926, p.3.

<sup>440</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>441</sup> *Idem, ibidem*, p.4.

<sup>442</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>443</sup> *Idem, ibidem*, p.5.

No que toca às receitas dos portos, determina o projeto de lei que se devem distinguir fontes de receita de três origens: *do próprio porto, do seu hinterland, e do cofre central do Estado*.<sup>444</sup> Ressalvando-se, desde logo, que as contribuições estatais serão maiores e mais frequentes no período inicial de instalação do porto, *durante o qual as receitas provenientes da exploração direta do porto são insuficientes* para as necessidades de melhoramento e apetrechamento, mas em momento posterior terão, necessariamente, de ser reduzidas, devendo, a partir daqui, as receitas de exploração ser *suficientes para a sua conservação normal e corrente e para o custeio dos seus serviços ordinários*.<sup>445</sup> Prevê-se, contudo, desde logo, a possibilidade de recurso a *operações financeiras ou de crédito necessárias para a rápida e urgente realização das grandes obras iniciais*, e legítimas porque *os portos não exercem apenas uma função local*, são, antes, e também, *elementos de valorização regional e de enriquecimento nacional*.<sup>446</sup>

Todas as questões a resolver e alterar, segundo o projeto de lei, poderiam iniciar-se o quanto antes, sem que fosse necessária uma completa alteração dos organismos administrativos já existentes. E, *num lapso de tempo relativamente curto*, tornar-se-iam os portos nacionais *nos fatores, que devem ser, do necessário desenvolvimento económico das suas regiões e, portanto, do País*.<sup>447</sup>

Reconhecida a carência da não definição de um plano de ação nacional para o sector portuário, não se conseguiu, porém, *dar o salto*, nem alterar *de facto* a realidade portuária nacional.

A 28 de Maio de 1926, um movimento militar colocava termo à 1ª República. Este desfecho, tendo em consideração a instabilidade governativa, as dificuldades financeiras e económicas e o estado de descontentamento, generalizado por todo o País, não constituiu novidade de maior.

Foi já neste contexto, de Ditadura Nacional, que se publicaram, finalmente, os importantes diplomas legislativos que viriam definir, em termos concretos, os contornos da política portuária nacional.

---

<sup>444</sup> *Idem, Ibidem.*

<sup>445</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>446</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>447</sup> *Idem, ibidem*, p.6.



A 4 de Dezembro de 1926, era, finalmente, publicada a *Lei de Portos* que, com algumas alterações e acrescentos, recuperava o projeto de lei apresentado a 21 de Abril, que não chegara a ser votado, nem sequer discutido, ficando *no seio das comissões*.<sup>448</sup>

Este decreto consagrava, desde logo, a opção da *concentração portuária*. Reconhecia-se, por um lado, que não se podiam *construir muitos portos a um tempo*, e por outro, que a *pulverização de recursos* traria consigo a *improficuidade dos esforços*. Havia, pois, que *concentrar energias*.<sup>449</sup>

Também importante, é a nova posição adotada relativamente à realização das obras nos portos. Deviam estas, *em regra, ser executadas em concurso, por empresas idóneas, nacionais quando possível, não perdendo de vista uma indispensável e eficaz fiscalização, tanto técnica como financeira*. A ideia, desaconselhada anteriormente, de legar as obras a ‘terceiros’, é definitivamente alterada, julgando-se agora que estas devem ser entregues a quem as saiba levar a cabo, e esteja, para tal, habilitado.

Esta lei portuária, constituindo-se como a base para o desenvolvimento dos portos do continente e ilhas adjacentes, estabelecia também a classificação dos diferentes portos nacionais, distribuindo-os por quatro categorias, consoante a sua importância e o volume da tonelagem de carga embarcada e desembarcada. Os de 1ª classe, portos que funcionavam como pontos de escala de importantes linhas de navegação ou de importantes redes de comunicações interiores, com elevado tráfego de mercadorias ou passageiros, ficavam a cargo exclusivo do Estado. Foram apenas quatro os portos admitidos nesta categoria: Lisboa, Douro-Leixões, Funchal e Ponta Delgada, sendo adotado, em todos eles, o modelo administrativo do Porto de Lisboa.

Como portos de 2ª classe foram considerados: Setúbal, Vila Real de Santo António, Horta (Ilha do Faial – Açores), e todos os portos de pesca que viessem ainda a ser criados.

Como portos de 3ª classe: Aveiro, Faro, Figueira da Foz, Lagos, Olhão, Peniche, Portimão, S. Martinho do Porto, Tavira, Viana do Castelo e Angra do Heroísmo (Ilha Terceira – Açores).

Todos os restantes portos foram englobados na 4ª categoria.

Além de classificar os portos nacionais, esta lei definia ainda os limites que podia atingir a comparticipação financeira do Estado para a construção de obras<sup>450</sup>; determinava os recursos

---

<sup>448</sup> *Diário do Governo* n° 271, Série I, de 4 de Dezembro de 1926, Decreto n° 12757.

<sup>449</sup> *Idem, ibidem*.

<sup>450</sup> As despesas com a construção, ampliação ou apetrechamento dos portos seriam custeadas: a) exclusivamente pelo Estado, nos portos de 1ª classe, b) nos portos das restantes classes, pelo comércio, agricultura e indústria das regiões que eles servissem, com maior ou menor cooperação do Estado, conforme a classificação que o porto

das *Juntas Autónomas* e os modos possíveis de exploração e administração dos portos<sup>451</sup>; definia as entidades dos serviços do porto e as suas funções; e previa a criação de um serviço de dragagens capaz de assegurar a conservação dos acessos e fundeadouros dos diversos portos nacionais.

O artigo 6º determinava que, tanto na construção como na exploração dos portos, o Governo devia estar sempre representado, em todos os trabalhos e serviços, por um engenheiro, o qual seria o diretor do porto<sup>452</sup> ou o fiscal do Governo<sup>453</sup>, dependendo do tipo de administração.

Entretanto, publicava-se nova legislação portuária, nomeadamente os decretos nºs 14718<sup>454</sup> e 14782<sup>455</sup>, respetivamente a Lei Orgânica e o Regulamento Geral das Juntas Autónomas dos portos.

Estes diplomas definiam, minuciosamente, os princípios pelos quais se deviam reger e gerir todas as Juntas Autónomas do País, e determinavam o modo de funcionamento e as atribuições de cada órgão. Pretendia-se, assim, acabar com as disparidades e diferenças existentes nos regulamentos individuais de cada uma delas. Talvez a mais importante alteração aportada por estes diplomas, tenha sido a maior importância e protagonismo que se conferiu ao cargo do técnico/engenheiro diretor das obras, que passa a ser o administrador delegado da junta. Procurava-se, com esta alteração, possibilitar uma tomada de decisões mais atempada, e assegurar uma gestão/administração dos diferentes assuntos mais executiva e determinada.<sup>456</sup>

### 3.6.2. Classificação dos portos portugueses (1929)

Alguns meses depois, o decreto nº 15644, de 23 de Junho de 1928, nomeava uma comissão para proceder à definição da nova classificação a adotar nos portos nacionais.

A 13 de Abril de 1929, era publicado o decreto nº 16728, onde se estabelecia essa classificação definitiva.

---

tivesse. Para os portos de 2ª classe, essa cooperação podia ir até 60% dos orçamentos de despesa; nos de 3ª classe até 40%, e nos de 4ª classe, até 20%.

<sup>451</sup> A saber: a) diretamente pelo Estado; b) pelos caminhos-de-ferro; c) por corporações oficiais com maior ou menor autonomia; d) por empresas particulares sob regime de arrendamento ou concessão. É notória aqui, pelo menos em teoria, a maior autonomia que se pretende atribuir à administração do sector portuário.

<sup>452</sup> No caso da administração direta, da exploração pelo caminho-de-ferro, ou da gestão por uma junta ou corporação autónoma.

<sup>453</sup> No caso da entrega a uma empresa particular, concessionária ou arrendatária do porto.

<sup>454</sup> *Diário do Governo* nº274, Série I, de 12 de Dezembro de 1927.

<sup>455</sup> *Diário do Governo* nº 284, Série I, de 23 de Dezembro de 1927.

<sup>456</sup> Veja-se o artigo 5º do decreto nº 14718.

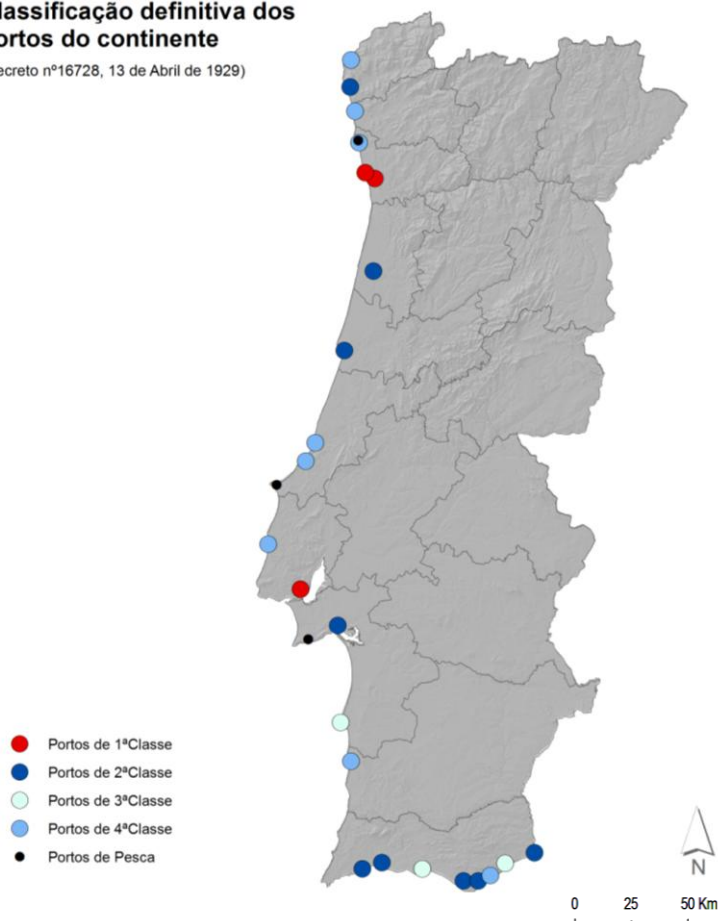
<b>Classificação dos portos portugueses (1929)</b>	
Portos de 1ª classe	Lisboa e Douro-Leixões
Portos de 2ª classe	Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal, Lagos, Portimão, Faro-Olhão e Vila Real de Santo António
Portos de 3ª classe	Sines, Albufeira e Tavira
Portos de 4ª classe	Caminha, Esposende, Vila do Conde, Nazaré, S. Martinho do Porto, Ericeira, Vila Nova de Milfontes e Fuzeta
Portos de pesca	Póvoa de Varzim, Peniche e Sesimbra

Com a restauração das finanças do Estado, apareceram, enfim, as possibilidades de execução de um plano de obras portuárias de verdadeira envergadura nacional. Tinham início os primeiros passos da obra portuária nacional, reduzida, até à data, a alguns meritórios esforços de limitado fôlego.

O decreto nº 17047, de 29 de Junho de 1929, preparou o lançamento de algumas intervenções, autorizando o Governo a contrair um empréstimo para a remodelação das infraestruturas portuárias nacionais, em face de projetos existentes, que, contudo, não deveria exceder os 300 000 000\$00.

#### Classificação definitiva dos portos do continente

(Decreto nº16728, 13 de Abril de 1929)



**Mapa 6:** Classificação definitiva dos portos do continente.

**Fonte:** Decreto nº16728, de 13 de Abril de 1929; Cf. Ana Prata, *Atlas Portuário Nacional*, ob.cit.,p. 95

### 3.6.3. Plano Portuário Nacional: Iª Fase (1929)

Pouco depois, surgia um efetivo *plano de ação*, que constituiu, finalmente, a concretização, em letra de lei, do que viria a ser a *Iª Fase do Plano Portuário Nacional*<sup>457</sup>.

Pelo decreto nº 17421, de 30 de Setembro de 1929<sup>458</sup> foi, então, consumada a primeira distribuição de verbas pelos diversos portos, destinada à melhoria e excelência das suas equipagens e condições de atracagem.

As intervenções programadas dirigiam-se, essencialmente, para os portos considerados de interesse nacional (Lisboa e Leixões) e para os portos regionais mais importantes (Setúbal, Vila Real de Santo António, Aveiro, Viana do Castelo e Figueira da Foz), prevendo-se a conclusão das operações para 1932.

A verba inicialmente atribuída, elevava-se a um total de 250 000 000\$00, quantia que acabou por ser excedida largamente, em consequência de atrasos no cumprimento dos contratos de obras e de vários acidentes ocorridos.

No total, a importância das verbas despendidas, quer pelo Ministério das Obras Públicas, quer pelas próprias juntas portuárias, conjuntamente com os vários subsídios concedidos pelo Estado, ultrapassou os 394 000 contos.

**QUADRO 38**  
**Importâncias gastas em obras na Iª Fase do Plano Portuário**

PORTOS	Importâncias gastas
Viana do Castelo	20 700 000\$00
Póvoa de Varzim (molhe norte)	10 970 000\$00
Póvoa de Varzim (molhe sul)	19 200 000\$00
Leixões	
a) Dragagens e quebramentos de rochas	26 000 000\$00
b) Doca	64 135 000\$00
c) Molhe	109 000 000\$00
Aveiro	21 000 000\$00
Figueira da Foz	11 750 000\$00
Setúbal	27 000 000\$00
Faro-Olhão	12 000 000\$00
Vila Real de Santo António	10 420 000\$00
Funchal	39 263 000\$00
Ponta Delgada	22 830 000\$00
<b>TOTAL:</b>	<b>394 268 000\$00</b>

**Fonte:** *O melhoramento dos portos continentais e insulares de Portugal*, Lisboa, Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, 1945, p.9.

<sup>457</sup> Existirá uma IIª Fase, contudo, o contexto e os propósitos serão já diferentes. Veja-se o Decreto-Lei nº 33922, de 5 de Setembro de 1944.

<sup>458</sup> *Diário do Governo* nº 227, Série I, de 3 de Outubro de 1929.

Embora seja já fora do âmbito desta tese, impõem-se aqui duas referências finais.

1) O Decreto-lei nº 33 922<sup>459</sup>, de 5 de Setembro de 1944, definiria as linhas gerais da IIª Fase do Plano Portuário Nacional.

Reconhecendo-se que nem todos os portos contribuía, de modo igual, para a economia do País, o diploma determinava que seria dada preferência aos portos: a) não beneficiados na Iª Fase do Plano ou que, ainda que tivessem sido beneficiados anteriormente, apresentassem novamente necessidade de completar alguns trabalhos; b) economicamente mais importantes, ou com mais seguras perspectivas de desenvolvimento futuro.

Seriam abrangidos pela IIª Fase do Plano Portuário os portos de: Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Peniche, Sesimbra, Sines, Setúbal, Portimão, Faro-Olhão, Vila Real de Santo António, Funchal, Ponta Delgada, Angra do Heroísmo, Horta e pequenos portos do continente e ilhas adjacentes.

2) Pela importância económica que tinha para o País, decidiu-se que o Porto de Lisboa não seria incluído na IIª Fase do Plano Portuário, sendo, antes, alvo de legislação especial.

Assim, a 24 de Junho de 1946, o Decreto nº 35 716<sup>460</sup>, definia o *Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa*, prevendo-se um total de despesas no valor de 650 000 contos. O porto de Lisboa ficaria assim mais equiparado a outros portos europeus, quer em termos das condições oferecidas à navegação, quer em termos do apetrechamento e utensilagem disponibilizada.

---

<sup>459</sup> *Diário do Governo* nº 197, Série I, de 5 de Setembro de 1944.

<sup>460</sup> *Diário do Governo* nº 138, Série I, de 24 de Junho de 1946.

## Parte 4

### MUNDO EM MUDANÇA.

#### O contexto internacional e impactos nos portos portugueses.

*«O atraso em que se encontra ainda hoje a ciência da construção hidráulica nos portos de mar faz com que, por vezes, opiniões aliás autorizadas difiram notavelmente na solução de muitas questões.»*

*Melhoramentos do Porto de Lisboa. Documentos Parlamentares, Imprensa Nacional, Lisboa, 1884, p.26.*

Propositadamente, fomos *ignorando*, até aqui<sup>461</sup>, um determinante vetor de análise em todo este processo de desenvolvimento das infraestruturas materiais do País: o papel da técnica e do conhecimento técnico, da engenharia e dos engenheiros portugueses; e o *grau de contágio* com soluções e opções experimentadas e desenvolvidas noutros países para problemas e dilemas semelhantes àqueles com que nos deparávamos em solo nacional. Fizemo-lo conscientemente, e com um propósito concreto.

A terceira parte deste nosso trabalho analisa, assim, um conjunto de fatores e momentos de determinante impacto para o quadro do desenvolvimento dos portos portugueses.

Dissemos já, anteriormente, que, para compreendermos as opções e estratégias de desenvolvimento seguidas nos portos portugueses, entre 1910 e 1926, seria fundamental ter em linha de conta, também, todo um contexto de aprendizagens e avanços técnico-científicos que se foram fazendo, principalmente, entre meados do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Viveram-se, nestes anos, de resto, momentos ímpares de rápidos progressos e de riquíssimas aprendizagens técnicas. E uma realidade tão permeável como a portuária, não poderia ficar imune a tantos estímulos. Os avanços e alterações que se foram sucedendo, tiveram, conseqüentemente, impactos diretos no desenvolvimento e nas opções seguidas pelo sector portuário a uma escala mundial.

De resto, e como veremos nas páginas seguintes, o rumo e desenvolvimento dos portos portugueses foi, também, *modelado e influenciado* por estas alterações.

---

<sup>461</sup> Entenda-se, não dedicámos um capítulo ou secção específica a esta matéria até este ponto, propositadamente, mas fizemos, sempre que necessário, as devidas referências ou chamadas de atenção. De resto, toda a nossa investigação e as análises e reflexões que fomos fazendo, tiveram também, sempre, em consideração este vetor.

*Mundo em mudança* é, desde logo, julgamos nós, um título bastante certo, na medida em que permite antever que se está perante um período histórico repleto de alterações a variados níveis.

Os desafios e os dilemas experienciados pelos portos nacionais, com que nos fomos, de resto, *familiarizando* nas páginas anteriores, inserem-se, precisamente, neste contexto de *mudança*.

Assim, ao longo das páginas seguintes, iremos analisar quais foram, efetivamente, essas *mudanças*, de forma a melhor entendermos o modo como elas impactaram os portos e a navegação, gerando e motivando reestruturações, alterações e readaptações.

#### 4.1. Uma *Belle Époque* portuária?

As transformações que foram ocorrendo nos portos e nas estruturas portuárias, do século XIX para o século XX, foram resultado de uma profunda revolução na tecnologia de transporte e comunicações marítimas. Entre 1850 e 1900, viveu-se, de resto, uma *era of major growth in the global economy, and particularly in international trade*<sup>462</sup>.

A necessidade do aumento da tonelagem dos navios, induzida pelo crescimento do volume de tráfego, foi atendida pelos *apports* tecnológicos surgidos na sequência da Revolução Industrial, despoletando-se uma dinâmica de ajustamentos e adaptações em cadeia que culminou na substituição da vela pelo vapor<sup>463</sup>, na utilização do carvão como fonte de energia e na construção de navios em ferro, primeiro, e em aço, depois (após séculos de utilização da madeira). Estas profundas alterações ao nível das embarcações permitiram uma ampliação exponencial dos seus tamanhos e capacidades de carga, alterando-se, também, por completo, o paradigma das transações comerciais e dos tempos de viagem.

*La prépondérance de plus en plus grande de la navigation à vapeur, et les progrès de plus en plus marqués de la construction et de la propulsion des navires, ont profondément transformé l'industrie des transports maritimes. (...) La voile, le moteur de jadis, exposait la cargaison et les passagers à tous les caprices de la nature. La vapeur, au contraire est moins à la merci des éléments et les perfectionnements apportés dans son emploi ont introduit dans le*

<sup>462</sup> Cf. Graeme J. Milne, "Port policies : interest, faction and port management in Mid-Victorian Liverpool", in FISCHER, Lewis, and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History*, nº6, *Harbours and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*, St. John's, Newfoundland, 1999 p.37-44.

<sup>463</sup> A partir de 1865 assiste-se, de resto, ao declínio inexorável do veleiro.

*transport maritime un élément important, jadis inconnu: la régularité*<sup>464</sup> e, consequentemente, a organização moderna do transporte marítimo, com o desenvolvimento de linhas regulares.

Em 1910, estavam em exploração, nas linhas de navegação criadas, 135 embarcações a vapor, conforme identificado na tabela abaixo<sup>465</sup>, cada uma das quais com uma capacidade mínima de pelo menos 10 mil toneladas brutas.

Rotas comerciais existentes		Nº de vapores ao serviço
Europa	» EUA e Canadá	91
Europa	» Austrália	21
Europa	» África do Sul	7
Europa	» América do Sul	5
Europa	» Ásia	4
EUA	» Ásia	7
<b>Total:</b>		<b>135</b>

Assim, ao mesmo tempo que as exigências do comércio fizeram progredir a arte naval, *criando esses enormes edifícios que hoje fazem as carreiras interoceânicas, mais urgentes se tornaram, também, as obras nos portos de mar.*<sup>466</sup>

Esta nova era do vapor, com o seu lema 'Time is Money' fez nascer o (...) *port de mar moderne avec ses quais, ses hangars, ses outillages perfectionnés.*<sup>467</sup>

(...) *Il paraît certain que tout pays qui veut conserver ses rapports directs avec les centres de production et les marchés commerciaux du monde entier, doit mettre ses principaux ports en état de recevoir les navires des plus grandes dimensions.*<sup>468</sup>

\* \* \*

*A marinha moderna (...) assumiu tais proporções de grandeza, nestes últimos tempos, que não dispensa a adaptação ainda dos melhores portos, tradicionalmente excelentes, às exigências da arqueação e da velocidade dos monstruosos cruzadores e enormes transatlânticos. A tendência rápida e progressiva das dimensões, força e marcha dos navios*

<sup>464</sup> *Centenaire de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, 1885-1995, PIANC, Bruxelles, 1996, p.782.*

<sup>465</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>466</sup> Cf. *Melhoramentos do Porto de Lisboa. Documentos Parlamentares, ob.cit., p.23.*

<sup>467</sup> *Centenaire de l'Association..., ob.cit., pp.781-782.*

<sup>468</sup> *Centenaire de l'Association..., ob.cit., p.790.*



*modernos, arrasta naturalmente, como consequência inevitável, modificações nos portos e nos seus canais de acesso.*

*No Congresso Internacional de Navegação, realizado em 1905, um engenheiro americano mostrou com factos e dados conhecidos, que os navios empregados nos largos transportes marítimos tendem, em menos de meio século, a exceder o comprimento de 300 metros, a largura de 30, o calado de 11, a arqueação de 40 000 toneladas e a velocidade de 25 a 30 milhas.*

*Em frente deste programa, que não está longe de ser atingido, senão excedido, os portos têm, sob pena de se verem muito abandonados, de corresponder a este progredir. Os portos, testas de linha ou escalas intermediárias, são obrigados a realizar todas as condições indispensáveis para que os navios que os demandem, sejam quais forem as suas dimensões, calados, etc., em qualquer hora do dia ou da noite, possam entrar, sair e efetuar as operações mercantis ou de reparo, com comodidade, rapidez e segurança.*

*Neste sentido, todas as nações civilizadas do mundo tratam, com uma rapidez vertiginosa, de modificar e aperfeiçoar os seus portos naturais, e de criar portos artificiais novos, quando reconhecem a impossibilidade de adaptar os antigos.*<sup>469</sup>

*A maioria dos portos vai-se adaptando às novas exigências, num processo continuado, (...) mas essa adaptação faz-se a custos elevados. Obras hidráulicas colossais, como o canal do Suez (1869)<sup>470</sup> ou do Panamá (1915) representaram o culminar da importância estratégica do investimento no domínio do comércio marítimo, com vista ao encurtamento de rotas e à aceleração do transporte.*<sup>471</sup>

*Sooner or later (...), there came a time when the natural facilities of the great ports were no longer adequate for the traffic flowing through them. (...) Their dock building was thus a vital part of the great 'Transport Revolution' that accompanied intensive industrialisation.*<sup>472</sup>

Convém referir, também, que os elevados investimentos sempre associados às questões dos melhoramentos e construções portuárias, acabariam por determinar, de resto, uma certa

---

<sup>469</sup> *Porto de Leixões e sua rede ferroviária*, Associação Comercial e Industrial de Matosinhos, Tipografia Peninsular de Monteiro & Gonçalves, Porto, 1910, pp. 23-24.

<sup>470</sup> Um dos maiores impulsos para a navegação a vapor foi a abertura do Canal do Suez. As embarcações à vela não podiam cruzar o canal, sendo os navios a vapor a única opção disponível.

<sup>471</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões: uma história portuária*, APDL, Matosinhos, 2001, p.10.

<sup>472</sup> Gordon Jackson, *A study in economic and social history: Hull in the eighteenth century*, ob.cit., p.234.

*seletividade* entre os portos que, um pouco por todo o lado, teriam possibilidade de participar e fazer, efetivamente, parte desta *revolução dos portos*.

Graeme Milne destaca ainda outra grande alteração perceptível neste período: a crescente intervenção da *trading community* que, cada vez mais próspera, ganhava poder na tomada de decisões, nomeadamente, no que respeitava aos melhoramentos no sector portuário<sup>473</sup>. E, progressivamente, a sua capacidade de influenciar decisões tornava-a um eficaz *lobby*. Lembremos, neste ponto, a Associação Comercial do Porto e a questão do desenvolvimento do porto de Leixões.<sup>474</sup>

\* \* \*

A *Belle Époque* trouxe consigo, definitivamente, *a mudança*: a redução dos fretes, tornou muito mais rentável o transporte de produtos de menor valor, alterando algumas das rotas e redes de comércio, motivando a adoção de novos equipamentos e diferentes processos de carga e descarga; ao nível dos sistemas de transporte, a navegação a vapor, coexistindo com a navegação de vela, representou grandes desafios à capacidade de adaptação dos diferentes portos; as alterações nas tarifas e o protecionismo, motivaram a necessidade de maior fiscalização e segurança, nas transações e armazenagem, originando uma crescente aposta em novas construções anexas aos portos.<sup>475</sup>

Esta *modernização portuária* a que nos vimos referindo, motivada pela evolução da navegação, está também indissociavelmente ligada às *novas técnicas hidráulicas*, repletas de novas possibilidades e capazes de ultrapassar desafios antes impensáveis, e ao avançar do conhecimento técnico e *know-how* da classe engenharia e técnica, os verdadeiros *fazedores de portos* destes anos.

---

<sup>473</sup> Cf. Graeme Milne, "Port policies: interest, faction and port management in Mid-Victorian Liverpool", in *ob.cit.*, p.45.

<sup>474</sup> «Faltarão dados técnicos e económicos em que se baseie a solução que haja de adotar-se? Não. Se há questão assaz ventilada e esclarecida para os espíritos cultos e imparciais, é esta. [adaptação de Leixões ao serviço comercial] O que tem faltado é a coragem cívica para arrostar com interesses parasitários, com prejuízos que obcecaram a opinião pública, com paixões inconfessáveis. Mais cómodo é, pois, adiar, legando-a aos sucessores, a luta inevitável, e agravar por esses adiamentos a situação comercial do Porto. (...) A influência de uma oligarquia na Associação Comercial dá a esta segunda tendência a força e prestígio que pertencem à corporação em nome da qual se fala. O público, facilmente sugestionável, deixa-se levar por meia dúzia de frases de efeito sobre a ruína que ocasionarão desvios das correntes do tráfego, e acompanha docilmente, como rebanho de Panúrgio, os que se arvoraram em guias e mentores da opinião, em representantes encartados dos interesses do Porto.» In J. Fernando de Sousa, *Douro e Leixões, a questão dos portos comerciais*, *ob.cit.*, p. 92.

<sup>475</sup> Cf. Lewis R. Fischer, "Port Policies: Seaport Planning around the North Atlantic, 1850-1939", in FISCHER, Lewis, and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History*, nº6, *Harbours and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*, *ob.cit.*, p.233.

Nas páginas seguintes iremos, por isso, direcionar as nossas atenções para o quadro da técnica e do saber técnico, procurando compreender os contextos e as alterações vividas nestes anos.

#### **4.2. *Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC): papel e importância para o sector portuário***

*The steamship, ocean going as well as inland, quickly grew in size and number, creating a demand for larger ports, quays, docks and canals. This was a challenge to engineers, because many aspects were new and unfamiliar. The state-of-the-art of civil engineering was truly lagging behind.*<sup>476</sup>

Se, por um lado, as contínuas alterações impostas ao sector portuário, foram motivadas por uma profunda revolução na tecnologia de transporte e comunicações marítimas, a que nos referimos já, por outro, a rapidez a que essas alterações se sucederam e as novidades que elas trouxeram consigo, acabaram por evidenciar, a nível mundial, a impreparação técnica e a carência de *know-how* da classe engenheira.

É, de resto, impossível compreender a história e os rumos seguidos pela engenharia portuária deste período fora do contexto de criação e da atuação da PIANC.

Enquanto efetivo fórum de discussão<sup>477</sup>, troca de ideias e experiências, a PIANC acabou por se consubstanciar na derradeira resposta à necessidade de partilha de conhecimentos entre a classe engenheira e técnica, os agentes económicos e os diversos estados. *The need to discuss the questions with colleagues was indeed the driving force to establish PIANC*<sup>478</sup>.

---

<sup>476</sup> J.U. Brolsma (Ed.), *PIANC, The World Association for Waterborne Transport Infrastructure, an association in a changing world, 1885-2010*, Peeters N.V., Bruxelas, 2010, p.15.

<sup>477</sup> Vale a pena notar que a organização de Congressos, Conferências e Exposições Internacionais, com o propósito de partilhar experiências e conhecimento, ou de procurar respostas e soluções para desafios comuns, era prática corrente à época. Lembremos, por exemplo: a Exposição Mundial de Londres (1851), a Exposição Internacional de Antuérpia (1855), o Congresso Internacional dos Caminhos-de-ferro (1855), ou o Congresso Internacional de Estudos do Canal Interoceânico do Panamá (1871), e a Conferência de Berlim (1885).

<sup>478</sup> J.U. Brolsma (Ed.), *PIANC, The World Association...*, *ob.cit.*, p.15.

**Listagem de Países Membros da PIANC (1885-2010)<sup>479</sup>**

Algéria, Angola, Argentina, Austrália, Áustria, Bangladesh, Congo Belga, Bélgica, Brasil, Índia britânica, Bulgária, Camboja, Camarões, Canadá, Ceilão, Chile, China, Checoslováquia, República Checa, Dinamarca, Egipto, Estónia, Finlândia, França, Gâmbia, Alemanha, Grécia, Hungria, Irlanda, Islândia, Índia, Indonésia, Indochina, Israel, Itália, Costa do Marfim, Japão, Coreia, Laos, Libéria, Madagáscar, México, Mónaco, Marrocos, Moçambique, Holanda, Índia holandesa Nova Zelândia, Nigéria, Noruega, Paquistão, Pérsia, Perú, Polónia, Portugal, Roménia, Rússia, Sérvia, Senegal, Eslováquia, África do Sul, União Soviética, Espanha, Suécia, Suíça, Tailândia, Tunísia, Uganda, EUA, Reino Unido, Uruguai, Venezuela, Vietname, Jugoslávia.

--> Comissão do Danúbio, Comissão do Elba, Comissão do Reno, *Suez Canal Company*, Liga das Nações.

Fonte: J.U. Brolsma (Ed.), *PIANC, The World Association...*, ob.cit., p.158.

A importância desta associação e a lacuna que representa não ter sido estudada, nem enquadrada, até hoje, nos estudos históricos portuários nacionais, justificam a atenção que decidimos dedicar-lhe neste trabalho.

\* \* \*

Durante várias décadas, a *mania dos caminhos-de-ferro*, levou as potências industrializadas a investir avultados capitais e inúmeros esforços na construção e desenvolvimento das suas redes internas de caminhos-de-ferro. Ainda que se tivessem colhido alguns bons resultados, não menos verdade foi também o facto de, em vários dos troços construídos, ter reinado a irracionalidade económica, apenas motivada pela necessidade de *show off* das elites. Porém, enquanto se *apostava cegamente* na expansão das linhas de caminho-de-ferro, negligenciava-se o estado e condições dos rios e vias navegáveis, conquanto estes se revelassem determinantes para o transporte de mercadorias.

Neste contexto, o desenvolvimento do motor a vapor, *an increase in tonnage and in the number of vessels and their draughts, called for an urgent renovation of the existing waterways*<sup>480</sup>. Simultaneamente, o rápido aumento das transações comerciais por via fluvial, colocou na ordem do dia, a questão do desenvolvimento e melhoramento de rios e vias navegáveis, começando os esforços para o seu desenvolvimento a ganhar, gradualmente, o apoio dos governos centrais e a capitalizar o interesse dos agentes económicos e das elites comerciais.

<sup>479</sup> Note-se que nem todos os países listados foram países membros da PIANC ao longo de todo o período de 1885-2010. A listagem permite, sobretudo, perceber que dezenas de países sabiam da existência da PIANC, optando por associar-se, num ou noutro momento, sempre com o propósito de obter informações atualizadas acerca dos desenvolvimentos verificados ao nível da navegação e da construção e exploração portuárias.

<sup>480</sup> *Centenaire de l'Association...*, ob.cit., p.10.

Motivada pela necessidade de desenvolver a circulação marítima nos seus rios e canais, e de promover a criação de ligações eficazes entre os seus portos interiores e o mar foi, de resto, na Bélgica, que surgiu o derradeiro impulso para a organização do primeiro Congresso de Navegação.

No início de 1885, quatro associações belgas<sup>481</sup> ligadas às cidades de Bruxelas, Bruges, Louvain e Malines, iniciaram uma forte campanha advogando a imprescindibilidade de se apostar no melhoramento das vias navegáveis, que acabaria por conduzir à criação da Comissão Organizadora, e subsequente realização, do I Congresso de Navegação Interior.

*The success achieved by the first Navigation Congress was not solely due to the favourable circumstances of the time (...), it was due above all to the energy and far sightedness of a handful of men who were fully aware of the possibilities of the scientific and technical discoveries which were about to revolutionize the life of the world and create a whole range of problems with which only a vast international organization was coming to grips.*<sup>482</sup> De resto, tornara-se evidente que, a par dos inegáveis benefícios que várias novidades técnicas e científicas trouxeram consigo, surgiram, também, novos desafios a que era crucial dar resposta adequada.

Reconhecendo o elevado interesse de se discutirem estes temas, o Ministro belga da Agricultura, Indústria e Obras Públicas, Barão Moreau d'Andoy, reuniu o apoio do Governo para a realização de um Congresso Internacional de Navegação Interior, em Bruxelas, entre 25 e 30 de Maio de 1885, no histórico Palais des Académies.

**Rapport au Roi, Léopold II (1885)**<sup>483</sup>

«L'accroissement rapide de la production et la concurrence qui en est le résultat imposent, à toutes les nations industrielles, l'obligation de stimuler la consommation par l'abaissement du prix des produits. L'un des moyens les plus puissants d'atteindre ce résultat consiste à développer et à améliorer les voies de communication, de façon à mettre les matières premières à portée du fabricant et les produits finis à portée du consommateur.

Sous l'influence de cette vérité, les chemins de fer se sont multipliés, des lignes de navigation régulières ont été créées et des perfectionnements considérables ont été introduits dans la construction des véhicules servant au transport.

Mais si ce progrès est général, on ne peut pas nier qu'il soit beaucoup plus accentué dans l'industrie des

<sup>481</sup> A saber: Cercle des Installations Maritimes de Bruxelles; Chambre Libre de Commerce de Louvain; Cercle de Bruges Port de Mer; Cercle Industriel et Commercial de Malines.

<sup>482</sup> *Centenaire de l'Association...*, *ob.cit.*, p.11.

<sup>483</sup> Relato ao Rei belga Léopold II, feito pelo Ministro belga da Agricultura, Indústria e Obras Públicas, explicando as razões da necessária instituição de um Congresso Internacional dedicado à navegação interior. In *Congrès International de Navigation Intérieure à Bruxelles en 1885, Procès Verbaux des Séances et Mémoires Annexes*, Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie e des Travaux Publics, Bruxelles, 1885, pp. 1-2.

transports terrestres que dans celle des transports par rivières et canaux.  
 La construction des voies navigables artificielles, activement poursuivie au début de ce siècle, a été quelque peu délaissée au milieu des préoccupations causées par l'établissement des grands chemins de fer.  
 C'est depuis quelques années seulement que le rôle de ces utiles artères est mieux apprécié et mieux défini. Aujourd'hui, que leur supériorité économique pour le transport de la plupart des matières pondéreuses est bien reconnue, on s'est mis à l'œuvre dans beaucoup de pays et un grand nombre de canaux sont en voie d'exécution.  
 Déjà même de grands progrès ont été accomplis dans l'établissement ou l'amélioration des voies navigables; mais il en reste beaucoup à réaliser dans la manière de les utiliser.  
 Cette question mérite d'être sérieusement examinée et il m'a paru qu'elle ne pouvait mieux l'être que dans un congrès où des hommes compétents, de nations différentes, se réuniraient pour l'élucider.  
 Il va de soi qu'indépendamment du problème intéressant que je viens d'indiquer, le congrès aurait à discuter toutes les questions touchant au rôle économique des canaux et aux difficultés techniques que rencontre leur construction.  
 L'exposition qui va s'ouvrir à Anvers, notre grand port et, pour ainsi dire, le centre de notre système de voies navigables, fournit une occasion éminemment favorable.  
 J'ai l'honneur de soumettre à Votre Majesté un projet d'arrêté instituant, à Bruxelles, en 1885, un congrès international de navigation intérieure et nommant les membres de la commission d'organisation.

Je suis,

Sire,  
 Avec le plus profond respect,  
 de Votre Majesté  
 Le très humble, très obéissant et très fidèle serviteur,  
 Le Ministre de l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics,  
 Chevalier de MOREAU.»

O programa preparado pela Comissão Organizadora incluía várias questões técnicas e económicas que pretendiam esclarecer algumas das principais dúvidas existentes em torno do desenvolvimento das vias navegáveis: qual o tipo de exploração mais vantajoso?; podem os gastos necessários com o melhoramento de um canal compensar a sua utilidade económica?; quais os tipos de taxas que deviam ser cobradas?; quais as melhores dragas para utilização em canais?; entre outras. Contando com mais de 400 participantes de 13 países diferentes<sup>484</sup>, o sucesso da iniciativa foi evidente, *and it was obvious that another congress should be planned.*<sup>485</sup>

Entre os participantes no Congresso contavam-se: professores de institutos e escolas politécnicas; engenheiros ao serviço dos ministérios das comunicações, obras públicas e indústria; secretários de estado; membros dos conselhos de administração de companhias de navegação; inspetores-gerais de portos, caminhos-de-ferro e estradas; presidentes e representantes de câmaras de comércio; construtores portuários; negociantes e comerciantes; agentes de companhias de seguros marítimos; banqueiros; arquitetos; e imensos engenheiros civis. Por Portugal apenas foi enviado um delegado do Governo para participar no Congresso, o engenheiro Jean Veríssimo Mendes Guerreiro<sup>486</sup>.

<sup>484</sup> A saber: Alemanha, Áustria, Bélgica, Brasil, Canadá, França, Grã-Bretanha, Itália, Noruega, Países Baixos, Rússia, Suíça e Portugal.

<sup>485</sup> J.U. Brolsma (Ed.), *PIANC, The World Association...*, ob.cit., p.17.

<sup>486</sup> Formou-se em engenharia na Escola de Pontes e Calçadas de Paris, na década de sessenta do século XIX. Dedicou-se às obras públicas e principalmente às obras de desenvolvimento portuário nacionais, sendo de destacar os melhoramentos do Porto de Lisboa. Cf. Maria Helena Lisboa, *Os engenheiros em Lisboa: urbanismo e arquitetura (1850-1930)*, Livros Horizonte, Lisboa, 2002, p. 267.

Convém notar, contudo, que embora se tivesse ambicionado desde o início, a criação de uma *Comissão Internacional Permanente* e de uma *Associação Internacional*, responsáveis pela organização dos Congressos de Navegação, a efetivação no terreno, como veremos adiante, tardou vários anos.

\* \* \*

Durante o Congresso de Bruxelas<sup>487</sup>, o delegado do governo austríaco propôs que se realizasse um segundo Congresso de Navegação Interior, em Viena, no ano seguinte. De notar que, por esta altura, também Áustria se via confrontada com problemas semelhantes aos verificados na Bélgica, havendo todo o interesse em desenvolver o seu sistema de canais marítimos, criando ligações entre o Danúbio e os principais rios alemães. E, a realização de um segundo congresso foi vista como a solução para muitas das dúvidas que esse processo parecia estar a levantar na opinião pública<sup>488</sup>.

Assim, o II Congresso acabou por decorrer na cidade de Viena, entre 15 e 19 de Junho de 1886<sup>489</sup>. A sessão inaugural ficou a cargo do Príncipe Arquiduque Rudolph, tendo estado presentes no congresso um total de 307 participantes, de 12 países diferentes.

Entre as várias questões abordadas, merecem referência: a análise realizada sobre a utilidade económica das vias navegáveis e os desafios da construção de canais marítimos.

*Alors qu'à l'époque de la voile, la construction navale s'adaptait aux conditions portuaires, aujourd'hui les ports doivent s'adapter aux navires. Mas les navires, comme les ports, doivent eux-mêmes s'adapter à leur client, c'est-à-dire au trafic. (...) Les ports (...)*

---

<sup>487</sup> Cf. *Mémoires publiés à l'occasion du Congrès International de Navigation Intérieure tenu à Bruxelles du 24 Mai au 2 Juin 1885*, Imprimerie H. Luppens, Bruxelles, 1885.

<sup>488</sup> Lembremos, a respeito destes temas, o caso português. Maria Fernanda Alegria advoga que a progressiva extensão das vias-férreas e das estradas, por facilitar as deslocções internas no País, atuou como fator de reorganização portuária, ganhando protagonismo aqueles portos que ficavam ligados ou próximos ao caminho-de-ferro, em detrimento dos restantes, cujo interesse passava a ser de âmbito meramente local. E diz a autora que, a partir desse momento, se começava a notar uma dependência do investimento portuário relativamente às estradas e caminhos-de-ferro. Para podermos argumentar esta hipótese seria necessário, da nossa parte, um estudo pormenorizado, que permitisse conhecer melhor a evolução da rede ferroviária e avaliar a sua influência sobre a organização portuária nacional, o que não constitui âmbito deste trabalho. Cf. Maria Fernanda Alegria, “A organização portuária portuguesa e a sua evolução de 1848 a 1910”, in *Revista de História Económica e Social*, nº 15, Janeiro-Junho, 1985, p. 21.

<sup>489</sup> Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs, Vœux et Conclusions de XII Congrès Internationaux de Navigation, 1885-1912*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1913.

*doivent pouvoir répondre, non seulement aux besoins actuels des navires, des marchandises et des trafics mais également aux besoins futurs.*<sup>490</sup>

Foi novamente tema de discussão a necessidade de criação de uma sede internacional, responsável pela organização dos Congressos. Contudo, acabou-se novamente por nada se decidir.

A cidade de Frankfurt ofereceu-se para ser a sede de realização de um III Congresso, no ano de 1888<sup>491</sup>. Proposta que foi unanimemente aceite. *The canalization of the Main between Mainz and Frankfurt and the creation of a vast river port with the most advanced equipment was the reason of holding the Congress at Frankfurt*<sup>492</sup>.

Decorrido entre 20 e 26 de Agosto de 1888, este III Congresso registou a maior afluência de sempre até à data: 710 participantes, de 12 países diferentes (!). Estes congressos, *apparently fulfilled the need for exchange of technical information in the field of inland and maritime navigation by its biennial meetings!*<sup>493</sup>

Nas conclusões desta terceira edição, decidiu-se criar uma *Comissão Internacional de Estatísticas de Navegação Interior*, que ficou desde logo responsável por preparar um relatório para apresentação aquando do próximo congresso; sublinhou-se a necessidade de regularização dos rios navegáveis e insistiu-se na necessidade de realização de testes hidráulicos, de modo a ser possível aperfeiçoar, com maior rigor e segurança, as estruturas portuárias. Note-se, neste ponto, que o primeiro laboratório de hidráulica marítima do mundo apenas seria criado em 1898, na Universidade Técnica de Dresden. Daqui decorre que muitas das opções e decisões tomadas nestes anos, não pudessem, nem assentar em bases sólidas, nem ser testadas cientificamente, prevalecendo o *saber de experiências feito*, com todas as implicações que isso acarretava. Não podia, aliás, ter sido de outro modo. Não havia ainda, de resto, nem a capacidade científica, nem o conhecimento técnico necessários, para suprir essas necessidades. Portugal não era, portanto, o único país a tentar melhorar os seus portos, confrontado, a par e passo, com falhas e faltas de dados e informações estatísticas, e com a carência dos necessários estudos científicos de base. Ao contrário do que até aqui julgáramos, algumas das nossas carências não foram determinadas por um crónico *stay behind* nacional, foram sim,

---

<sup>490</sup> *Centenaire de l'Association...*, *ob.cit.*, pp.799-800.

<sup>491</sup> Cf. *Programmes de Travaux...*, *ob.cit.*, 1913.

<sup>492</sup> J.U. Broksma (Ed.), *PIANC, The World Association...*, *ob.cit.*, p.17.

<sup>493</sup> *Idem, ibidem.*



simplesmente, a manifestação da impreparação e desconhecimento técnico generalizado, comuns em vários países naqueles anos.

*Il est très désirable que les congrès de navigation s'occupent à l'avenir davantage des questions économique et commerciales qui sont de haute importance.*<sup>494</sup>

Dois anos mais tarde, em 1890, realizava-se, em Manchester, a convite da *Manchester Ship Canal Company*, o IV Congresso Internacional de Navegação Interior, que contou com 490 participantes<sup>495</sup>.

Entre as conclusões desta edição do Congresso, deve destacar-se o novo modelo para a realização de estatísticas de navegação interior, cuja utilização e aplicação foi recomendada aos vários estados membros da PIANC por forma a permitir a uniformização e partilha dos dados entre estados. Novamente, foi abordada a questão da necessidade de criação de uma Comissão Permanente para gerir a organização dos Congressos, contudo, voltou a não ser tomada qualquer decisão.

Conforme se foi tornando costume nas anteriores edições dos Congressos, após o término de todas as sessões de trabalho, teve lugar uma excursão aos trabalhos de construção do *Manchester Ship Canal*. Capitalizando o facto da realização dos Congressos ocorrer em diferentes países e cidades, procurava-se, com a realização destas excursões, dar a conhecer o que de mais recente estava a ser testado, aplicado ou construído ao nível de obras hidráulicas. Podemos, de resto, afirmar que os Congressos se dividiam em duas vertentes: uma teórica, onde decorriam as sessões de trabalho e discussão; e uma prática, com a realização de verdadeiras visitas de estudo a portos e demais tipos de estruturas/construções hidráulicas.

Na sessão de encerramento do IV Congresso, a Câmara de Comércio de Paris ofereceu-se para receber, em Paris, a próxima edição a realizar em 1892. A oferta foi unanimemente aceite.

Assim, entre 21 e 30 de Julho de 1892, decorria em Paris, o V Congresso de Navegação<sup>496</sup>. Estiveram presentes 1042 participantes, 423 dos quais vindos de fora da Europa! Algo que seria impensável antes do aparecimento do navio a vapor.

*Steamships not only became bigger, they became faster (...) and made the world smaller. Overseas travelling took less time and was more reliable than ever before. For instance, visiting a Congress in Europe would be too time consuming for an American engineer in the*

---

<sup>494</sup> Cf. *Programmes des Travaux*,..., *ob.cit.*, p.138.

<sup>495</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>496</sup> *Idem, ibidem*

*age of sail. Now, the trip was a matter of days and could be planned exactly. Without exaggeration, one might say that an Association like PIANC would not have been feasible without the steamship.*<sup>497</sup>

Nas conclusões do Congresso, foram propostas várias medidas com o propósito de aumentar a segurança e o lucro da navegação, evidenciando-se, de resto, a importância crucial da navegação para a economia das nações.

Entre 23 e 28 de Julho de 1894, realizava-se o VI Congresso de Navegação Interior, em The Hague, Holanda<sup>498</sup>. A iniciativa de realização deste congresso ficaria a cargo do *Royal Institute of Engineers*. Estiveram presentes 1048 participantes, 766 dos quais vindos de fora.

Entre as várias questões analisadas, destaque para a necessidade de aumentar a velocidade do tráfego fluvial e de se apostar no aperfeiçoamento das equipagens e apetrechamentos portuários.

Este Congresso ficou ainda marcado, contudo, pela decisão de fusão com o seu congénere, o *Congrès des Travaux Maritimes*, mais conhecido por Ocean Navigation Congress (Congresso de Navegação Oceânica), dedicado à navegação de mar e às questões relacionadas com os portos exteriores ou costeiros.

O primeiro destes Congressos, *Ocean Navigation Congress*, ocorrera em 1889, entre 20 e 25 de Setembro, por ocasião da Exposição Universal de Paris. Debruçou-se, entre outras questões, sobre dragagens, construção portuária, acessos a canais e equipamentos hidráulicos, e promoveu a visita a vários portos franceses. Decidiu-se criar, desde logo, uma Comissão Permanente que se estabeleceu em Paris, e que realizou a primeira reunião a 25 de Outubro de 1890.

Em 1892, agendava-se a realização de um II Congresso de Navegação Oceânica para Julho do ano seguinte, em Londres. Registaram-se 526 participantes (mais do dobro dos presentes no I Congresso, em Paris).

A decisão de fundir estes dois congressos, foi motivada pela cada vez maior dificuldade em segmentar os temas a abordar por um e por outro de forma estanque, sem tocar nas competências reservadas ao seu congénere. Por outro lado, o dispersar de assuntos por dois congressos, realizados em cidades e momentos diferentes, dificultava a presença assídua em ambos os congressos aos interessados nestas matérias. Fundidos os dois congressos num só,

---

<sup>497</sup> J.U. Brotsma (Ed.), *PIANC, The World Association...*, *ob.cit.*, p.15.

<sup>498</sup> Cf. *Programmes de Travaux...*, *ob.cit.*, 1913.

surgia um *novo fórum de discussão*, doravante designado *Congresso Internacional de Navegação*, que passava a centralizar todas as questões relacionadas com a navegação interior e exterior/oceânica. A numeração das edições dos congressos seguiria, contudo, a numeração dos congressos de navegação interior.

A Sociedade de Geografia de Lisboa propôs que a realização do VII Congresso de Navegação, fosse em Lisboa, em 1897, por ocasião, do quarto centenário da descoberta do caminho marítimo para a Índia. Contudo, a proposta portuguesa não foi aceite, para ser possível manter o carácter bianual dos Congressos. O próximo Congresso devia assim realizar-se em Itália, em 1896.

Sucedeu, porém, que imprevistos vários impediram que Itália tivesse possibilidade de acolher a nova edição dos Congressos, acabando esta por se realizar apenas em 1898, entre 25 e 30 de Julho, novamente em Bruxelas<sup>499</sup>. Estiveram presentes 1374 participantes, 865 dos quais provenientes de 32 países estrangeiros.

A utilidade da realização dos Congressos foi, de resto, reiterada por um dos delegados americanos no seu relatório do seguinte modo: (...) *what we get as the result of the Congress is of great utility, because it shows the consensus of opinion on many important matters affecting navigation, construction, maintenance and operation.*<sup>500</sup>

Uma das mais importantes conclusões deste congresso foi a necessidade de definição de um sistema uniforme para medir a tonelagem das embarcações dedicadas à navegação interior, por forma a evitar discrepâncias nas estatísticas comerciais entre países.

O VIII Congresso Internacional de Navegação<sup>501</sup> foi integrado na Exposição Universal de Paris de 1900, tendo por isso um *layout* um pouco diferente. O número de delegados presentes ultrapassou os 1300, sendo cerca de 760 provenientes de 27 países estrangeiros.

O programa do congresso encontrava-se dividido em quatro secções:

-1ª Secção: Navegação interior. Construções.

-2ª Secção: Navegação interior. Exploração.

-3ª Secção: Navegação oceânica. Construções.

-4ª Secção: Navegação oceânica. Exploração.

---

<sup>499</sup> Cf. *Compte rendu des travaux du VII<sup>e</sup> Congrès*, Commission d'Organisation du Congrès, PIANC, Bruxelles, 1899.

<sup>500</sup> J.U. Brolsma (Ed.), *PIANC, The World Association...*, ob.cit., p.24.

<sup>501</sup> Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...* ob.cit., 1913.

A comunicação apresentada pelo americano Corthell<sup>502</sup>, acabaria por ser a que maior impacto causou durante o Congresso. Defendia Corthell que, num curto espaço de tempo (cerca de vinte anos) iriam surgir embarcações a vapor de dimensões gigantescas, sendo por isso preciso começar a preparar e planear, desde já, as necessárias alterações a fazer nos portos e infraestruturas portuárias. Segundo os seus cálculos, em 1923, existiriam navios com um calado de 9,4 metros, e, por volta de 1948, atingir-se-iam os 10 metros. A maioria dos participantes considerou exagerados estes números. Contudo, sabemos hoje que Corthell foi um visionário e que as suas previsões não estavam, de todo, erradas. O tamanho das embarcações a vapor cresceu, de facto, exponencialmente em muito pouco tempo. E em muito menos tempo do que previra Corthell! Logo em 1912, o navio Titanic, com um calado de 10,5 metros ultrapassava os valores apresentados por Corthell, tornando-se no maior navio construído até então.

#### **4.2.1. Finalmente a criação da PIANC (1900)**

O VIII Congresso de Navegação ficaria, contudo, para a história por outros motivos.

Apesar da realização destes Congressos se ir sucedendo a cada dois anos, desde 1885, não tinha sido ainda criada uma organização permanente responsável pela calendarização dos congressos e pela gestão de todos os assuntos com eles relacionados. E esta era uma ambição que se arrasava já há vários anos. Finalmente, em 1898, entrar-se-ia numa nova fase. Desde logo, porque no Congresso de Bruxelas se decidiu nomear uma comissão de estudo com o propósito de serem definidos os estatutos da futura Associação Internacional Permanente dos Congressos de Navegação (AIPCN), a PIANC.

Dois anos depois, no final do VIII Congresso, a comissão apresentava o seu relatório e a proposta de estatutos para a criação da nova associação. A 3 de Agosto de 1900, após algumas discussões, a PIANC era, finalmente, uma realidade!<sup>503</sup> A comissão de estudo passou a constituir-se como Comissão Internacional Permanente da PIANC e instalou-se em Bruxelas, cidade-berço dos Congressos de Navegação.

---

<sup>502</sup> E. L. Corthell, «Les ports du monde, leurs conditions de navigabilité et leurs installations dans le présent et dans l'avenir». Cf. *Programmes de Travaux*,..., *ob.cit.*, , 1913.

<sup>503</sup> Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...ob.cit.*, 1913.

Decidiu-se constituir também um *Bureau Exécutif* e um *Bureau Permanent*, presidido por G. Helleputte e L. de Rote, e ao qual seria agregado um membro titular por cada país membro da PIANC<sup>504</sup>.

A Comissão Internacional Permanente e o *Bureau Permanent* passariam a ser responsáveis pelo agendamento e realização dos Congressos de Navegação, tendo, desde logo, como primeiro assunto da ordem de trabalhos, definir o novo formato a que deviam obedecer os próximos Congressos de Navegação. Esta foi, de resto, uma necessidade imposta pela progressiva complexidade dos assuntos e questões trazidas a discussão e análise, e pelo cada vez maior número de participantes.

### QUADRO 39

#### Países membros da PIANC (1904)

PAÍSES	Membro desde:
Bélgica	23 Abril 1901
Suiça	19 Julho 1901
México	31 Julho 1901
Alemanha	29 Outubro 1901
Mónaco	29 Outubro 1901
Argentina	28 Dezembro 1901
Portugal	3 Fevereiro 1902
Áustria	24 Fevereiro 1902
Itália	7 Março 1902
França	29 Março 1902
Congo	15 Abril 1902
Holanda	17 Maio 1902
Dinamarca	24 Maio 1902
Danúbio (Comissão)	24 Maio 1902
Hungria	29 Maio 1902
Roménia	12 Junho 1902
EUA	28 Junho 1902
China	29 Julho 1902
Noruega	1 Abril 1903
Espanha	15 Abril 1903
Rússia	29 Abril 1903
Sião	14 Maio 1903
Perú	30 Outubro 1903
Chile	22 Abril 1904
Japão	15 Agosto 1904

Fonte: Elaboração própria

Aquando da primeira reunião da Comissão Internacional Permanente, a 24 de Junho de 1901<sup>505</sup>, ficou então definido que os Congressos passariam a dividir-se em duas secções (uma dedicada à navegação interior e outra à navegação oceânica), e que o número máximo de questões apresentadas a discussão nos Congressos passaria a ser de seis, três para cada secção. Seria nomeado a cada edição um redator responsável por sumarizar as mais importantes conclusões e recomendações de cada sessão, as quais seriam depois publicadas em Inglês,

<sup>504</sup> *Centenaire de l'Association...*, ob.cit., pp.36-43.

<sup>505</sup> *Idem, ibidem*, pp.36-43.

Francês e Alemão (as três línguas oficiais da associação) e distribuídas por todos os membros da PIANC.

#### 4.2.2. Os Estatutos e a estrutura orgânica da PIANC (1902)

A 2 de Julho de 1902, durante o IX Congresso de Navegação<sup>506</sup>, em Dusseldorf,<sup>507</sup> a Comissão Internacional Permanente reuniu-se, novamente, desta feita com o propósito de rever e aprovar os 21 artigos que compunham os **Estatutos da PIANC**<sup>508</sup>.

##### **RÈGLEMENT REVISÉ (1907)**

##### **I. But et organisation de l'Association**

##### **ARTICLE PREMIER**

L'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation a pour but de favoriser les progrès de la navigation intérieure et maritime.

Elle continue l'œuvre de dix Congrès internationaux, dont le dernier tenu à Milan en Septembre 1905.

Elle atteint son but:

1º Par l'organisation de Congrès de navigation;

2º Par la publication de mémoires, comptes rendus et documents divers.

Elle est dirigée par une Commission Internationale Permanente.

(...)

##### **ART.º 2**

##### **L'Association se compose:**

**1º** De délégués des Gouvernements et des Collectivités qui accordent une subvention annuelle à L'Association;

**2º** De membres inscrits à titre personnel.

L'inscription est permanente ou temporaire.

Les gouvernements peuvent désigner autant de délégués officiels ayant droit de vote à tous les congrès que le montant de leur subvention annuelle contient de fois 250 francs.

Ce chiffre est réduit à 100 francs pour les collectivités.

Les membres permanents peuvent assister à tous les Congrès et ont le droit de vote.

Les membres temporaires peuvent assister au Congrès pour lequel l'inscription est prise.

**3º** De membres d'honneur nommés par la Commission Internationale.

##### **ART.º 3**

1. A la tête de l'Association est placée une Commission internationale permanente siégeant à Bruxelles.

2. Au sein de la Commission sont constitués un Bureau Permanent et un Bureau Exécutif.

3. Chaque pays pourvoit, en tant que de besoin, au remplacement, au sein de la Commission ou de son Bureau

<sup>506</sup> Ver Anexo 3: Participantes no IX Congresso de Navegação em 1902 (Dusseldorf, Alemanha).

<sup>507</sup> Cf. *Programmes de Travaux*,..., *ob.cit.*, 1913.

<sup>508</sup> *Rapport du Bureau Exécutif sur la situation générale de l'Association, du 1er Mai 1908 au 31 Mars 1909*, AIPNC, Imprimerie des travaux publics, Bruxelles, 1909, pp.1-10.

Permanent, de ses représentants décédés ou dont le mandat est expiré.

#### ART.º 4

**La Commission Internationale Permanente** se compose de membre appartenant aux divers pays représentés au sein de l'Association. Chaque pays a droit a autant de représentants que le montant de se contribution total annuelle contient de fois 1000 francs.

Toutefois, le nombre de représentants par pays ne peut excéder dix, et tout pays versant au moins 250 francs a droit a un délégué.

(...)

#### ART.º 5

**Le Bureau Permanent** se compose de représentants choisis au sein de la Commission Permanente, à savoir: un pour les pays dont la cotisation annuelle ne dépasse pas 5000fr.; deux pour les pays dont la cotisation annuelle est supérieure à ce chiffre.

(...)

**Fonte:** *Rapport du Bureau Exécutif sur la situation générale de l'Association, du 1er Mai 1908...*, ob.cit., pp.1-10.

No primeiro artigo definia-se, desde logo, que o principal objetivo da PIANC era favorecer o progresso da navegação interior e oceânica, através da periódica organização de congressos internacionais de navegação. Durante largos anos, esta foi, de resto, a mais importante atividade e praticamente o propósito único da PIANC. As suas atividades iriam, contudo, diversificar-se, ligeiramente, mercê da complexificação das questões relacionadas com o progresso dos portos, da navegação e dos assuntos marítimos.

Por seu lado, no segundo artigo, esclarece-se acerca da composição da PIANC. Podiam, assim, ser **membros da associação**:

*a) Delegados dos Governos e das Coletividades* os quais deviam pagar uma cota anual. Os Governos podiam designar um delegado oficial, com direito a voto, por cada 250 francos pagos de cota anual. As coletividades podiam nomear um delegado por cada 100 francos pagos anualmente.<sup>509</sup>

*b) Membros a título pessoal*, de carácter permanente ou temporário (temporário, se apenas pretendessem participar nas edições dos Congressos).

*c) Membros de honra*, nomeados pela Comissão Internacional Permanente.

<sup>509</sup> Ver Anexo 1: Coletividades a pagar cota anual mínima de 100 francos por cada membro (1913).

**QUADRO 40**  
**Membros da PIANC, separados por país e tipo (1913)**

País	Coletividades a pagar 100 francos ou mais	Coletividades a pagar menos de 100 francos	Membros vitalícios	Restantes Membros	Total de Membros
Alemanha	28	116	17	292	453
Áustria	2	29	4	82	107
Bélgica	11	7	2	230	250
Brasil	1	1	5	24	31
Bulgária	-	-	-	2	2
Canadá	1	-	2	13	16
Colónia do Cabo	-	-	-	2	2
Chile	-	-	1	5	6
China	1	-	-	5	6
Cuba	1	-	-	2	3
Dinamarca	14	-	-	38	52
Egipto	-	-	-	2	2
Espanha	1	5	1	32	39
EUA	29	14	5	421	469
França	25	31	7	177	240
Reino Unido	1	6	5	59	71
Holanda	4	1	1	93	99
Hungria	-	-	-	9	9
Índia Britânica	-	1	2	8	11
Índia Holandesa	1	-	-	2	3
Itália	3	43	5	137	188
Japão	-	2	5	21	26
Marrocos	-	-	-	2	2
México	-	-	-	4	4
Moçambique	-	-	-	1	1
Mónaco	-	-	-	2	2
Noruega	-	-	-	4	4
Nova Zelândia	-	-	-	2	2
Portugal	-	5	-	11	16
Argentina	-	2	16	49	67
Roménia	-	-	-	9	9
Rússia	3	-	3	63	69
Sérvia	-	-	1	21	22
Suécia	4	1	1	50	56
Suíça	1	18	1	17	37
Turquia	-	-	2	3	5
Uruguai	1	-	1	1	3
Victoria	-	-	-	1	1

**Fonte:** Elaboração própria, com base nos dados recolhidos em *Liste des Membres - 1913*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Imprimerie des Travaux Publics, Bruxelas, 1913, pp. 161-223.

A direção da PIANC ficava assegurada por uma *Comissão Internacional Permanente* (Art.º 3), com sede em Bruxelas<sup>510</sup>. Anexos à Comissão, e de acordo com o que havia já sido decidido em 1900, no Congresso de Paris, funcionavam ainda o *Bureau Exécutif* e o *Bureau Permanent*.

<sup>510</sup> Ver Anexo 5: Presidentes da PIANC.



### Estrutura orgânica da PIANC



Fonte: Elaboração própria.

A *Comissão Internacional Permanente* era composta por representantes/delegados dos diversos países membros que integravam a PIANC. Cada país membro podia eleger 1 delegado por cada 1000 francos pagos anualmente, até a um máximo de 10 delegados. E, todos os países que pagassem anualmente uma cota mínima de 250 francos, tinham direito a eleger um delegado. (Art.º 4)

Competia à Comissão: definir a data e localização dos Congressos de Navegação; garantir a constituição, em tempo útil, da *Comissão de Organização Local* de cada novo Congresso; decidir sobre as comunicações, oradores e questões a tratar nos Congressos; aprovar os orçamentos da PIANC e nomear os membros de Honra. (Art.º 4).

Os recursos financeiros fixos da PIANC eram compostos pelas cotas anuais pagas pelos Governos, Coletividades e pelos membros individuais, permanentes ou temporários. (Art.º 8)

**QUADRO 41**  
**Cotas pagas pelas Coletividades, por países (1913)**

PAÍSES	Cota anual mínima de 100 francos Nº total de coletividades	Cota anual inferior a 100 francos Nº total de coletividades
Alemanha	28	-
EUA	28	-
França	26	-
Suíça	1	16
EUA	-	16
Bélgica	10	7
Áustria	-	16
Dinamarca	-	14
Holanda	3	1
Itália	3	-
Rússia	3	-
Suécia	3	1
Áustria	2	-
Reino Unido	2	5

Brasil	1	1
Canadá	1	-
Cuba	1	-
China	-	1
Índia	-	1
Japão	-	2
Argentina	-	2
Espanha	1	5
Portugal	-	5
Uruguai	1	-

**Fonte:** Elaboração própria com base nos dados recolhidos em *Liste des Membres - 1913...*, *ob.cit.*, pp. 161-223.

O ***Bureau Permanent***, devia fazer executar as decisões da Comissão Internacional, e era composto por representantes escolhidos no seio da Comissão Internacional Permanente, da seguinte forma: um para os países cujo valor total da cota anual chegasse a 5000 francos; e dois para os países que ultrapassassem esse valor. (Art.º 5)

O ***Bureau Exécutif***, composto por dois Presidentes e um Secretário-Geral e devia encarregar-se de: tratar de assuntos correntes; realizar estudos, trabalhos e publicações, segundo as indicações do *Bureau Permanent* e da Comissão Internacional; gerir a biblioteca e o arquivo; publicar e enviar aos membros da PIANC os relatórios, memórias e sumários dos Congressos (Art.º 6).

Para auxiliar, *in loco*, aquando da realização dos Congressos, determinou-se também a criação de uma ***Comissão de Organização Local***, que seria responsável por programar as excursões e demais visitas, e por definir o programa das comunicações a integrar nos Congressos, em conjunto com o *Bureau Permanent*. Após o término de cada edição dos Congressos, a Comissão cessava funções. (Art.º 7)

\* \* \*

No ano seguinte, em 1903, durante a reunião da Comissão Internacional Permanente realizada em Bruxelas, foi necessário escolher o local para a realização do próximo Congresso<sup>511</sup>. As opiniões estavam divididas entre: Estados Unidos (a pretexto da visita aos trabalhos de construção do canal do Panamá) e Milão (onde ia decorrer uma Exposição sobre transportes terrestres e marítimos). Acabou por se optar por Milão.

<sup>511</sup> Cf. *Centenaire de l'Association...*, *ob.cit.*, pp.50-54.

Assim, em 1905, realizava-se o X Congresso de Navegação na cidade italiana de Milão<sup>512</sup>, tendo estado presentes 2119 membros, de 33 países diferentes, números que bateram todos os records até então registados.

Uma das mais importantes decisões desta edição dos Congressos foi a criação de um dicionário técnico, a publicar em seis línguas diferentes, e que devia reunir não só cruciais informações sobre canais e navegação, mas também os mais importantes termos técnicos associados às questões do mar e dos portos. Porém, imprevistos de vária ordem no seio do *Bureau Exécutif*, uma guerra mundial, e as dificuldades económicas dos anos que se lhe seguiriam, iriam dificultar a concretização desta ideia, não se tendo voltado a falar na criação de um dicionário técnico até 1932. Em 1934, seria finalmente publicado o primeiro volume do dicionário técnico, dedicado a barragens, e disponibilizado em 6 idiomas (francês, inglês, alemão, espanhol, italiano e holandês).

DICIONÁRIO TÉCNICO DA PIANC <sup>513</sup>		
Volumes	Temas	Ano de Publicação
I	<b>O MAR:</b> Mar, Ventos, Ondas, Marés, Correntes, Meteorologia, Cartas marítimas, Sondagens	1957
II	<b>RIOS, RIBEIRAS, CANAIS:</b> Correntes, Cheias, Inundações, Aluviões, Depósitos	1939
III	(sem informações)	-
IV	<b>BARCOS E VELEIROS:</b> Nomenclatura, Condições de navegabilidade, Tonelagem, Carga, Operações de carga, Ferries	1967
V	<b>MATERIAIS:</b> Pedras, Madeiras, Metais, Carpintaria, Betão armado, Pilares	1951
VI	<b>PLANEAMENTO E MATERIAL DE EXECUÇÃO DAS OBRAS:</b> Material de sondagens, Fundações, Terraplanagem, Dragagem, Carpintarias, Várias estruturas, Ferramentas, Material de manutenção e transporte	1959
VII	<b>PORTOS:</b> diques, comportas, eclusas, docas, cais.	1938
VIII	<b>DOCAS:</b> secas, molhadas, docas de reparação, outras docas.	1936
IX	<b>SINAIS MARÍTIMOS:</b> sinalização diurna, sinalização noturna, sinais de rádio, ondas hertzianas	1963
X	<b>BARRAGENS:</b> barragens fixas e barragens móveis.	1934

É importante referir que este Congresso, realizado em Milão, ficou marcado pelas questões abordadas em termos de administração e exploração portuárias, tendo as conclusões das sessões nessa matéria passado a influenciar o rumo e curso das opções seguidas pelos Estados e governantes europeus, em termos dos sistemas de administração aplicados nos seus portos e canais. Em Portugal, de resto, o próprio Adolfo Loureiro advoga a aplicação ao porto de Lisboa do sistema de administração proposto no Congresso de Milão<sup>514</sup>.

<sup>512</sup> Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...ob.cit.*, 1913.

<sup>513</sup> Cf. *Centenaire de l'Association...*, *ob.cit.*, p.151.

<sup>514</sup> In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. III, parte II, p.336.

Em Maio de 1908, no decurso do XI Congresso de Navegação, realizado em São Petersburgo (Rússia), foi decidido que começariam a ser publicadas periodicamente as *Notas Bibliográficas sobre Rios, Canais e Portos*, uma espécie de resenha dedicada às publicações editadas, a nível mundial, nas áreas de interesse da PIANC<sup>515</sup>. Esta resenha, ao mesmo tempo que chamava à atenção para o que de mais recente e interessante se ia fazendo e escrevendo sobre portos, navegação e vias navegáveis, tinha também o importante papel de assegurar o contacto entre a PIANC e os seus membros nos anos de intervalo entre congressos.

O rápido desenvolvimento de uma nova frota de navios, maiores, mais velozes e capazes de transportar maiores cargas e maior número de passageiros, trouxe também consigo outro dilema para os portos: a concorrência entre os portos costeiros, litorais, e os portos interiores. Um problema que foi, desde logo, abordado em São Petersburgo, tendo-se chegado à conclusão que os portos interiores não estavam adaptados às grandes linhas de navegação, encontrando-se os portos costeiros estrategicamente localizados para integrar as escalas dos grandes navios modernos, rápidos e de longo curso.

*On assiste alors à un déplacement des ports vers la mer et à une répartition des trafics au sein d'une même région, entre les ports extérieurs (préexistants ou de création récente pour l'accès des grands paquebots) et les ports intérieurs.*<sup>516</sup>

*L'adaptation des ports à l'évolution des navires coûte cher. (...) On doit concentrer les efforts financiers sur les ports les plus aptes à assurer les trafics avec rapidité et efficacité.*<sup>517</sup>

Entre 23 e 28 de Maio de 1912, quatro anos depois, realizava-se em Filadélfia (EUA), o XII Congresso<sup>518</sup>. Nas conclusões do Congresso, ficou registada a premente necessidade de definição de um método geral para os melhoramentos fluviais, recomendando-se, desde logo, que os diferentes procedimentos existentes, e geralmente seguidos, fossem aperfeiçoados através de estudos realizados em modelos à escala reduzida.

---

<sup>515</sup> *Compte rendu des travaux du XI<sup>e</sup> Congrès*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1908.

<sup>516</sup> Cf. *Centenaire de l'Association...*, *ob.cit.*, pp.802-803.

<sup>517</sup> Cf. *Centenaire de l'Association...*, *ob.cit.*, p.803.

<sup>518</sup> *Compte rendu des travaux du XII<sup>e</sup> Congrès*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1913.

#### 4.2.3. A Grande Guerra e as dificuldades internas

Com o estalar da I Guerra Mundial, em 1914, e a depressão económica e financeira dos anos que se seguiram, o comércio e a navegação sofreram uma verdadeira quebra em intensidade e volumes, e as relações entre os estados registaram um prolongado período de crise a todos os níveis.

A 22 de Dezembro de 1919, o Comité Executivo da PIANC decidiu convocar uma reunião de emergência, em Bruxelas, para definir em que termos e modos se poderiam retomar as atividades da Associação. Apenas 13 países e instituições estiveram presentes, entre os quais a China, Pérsia e a *Universal Suez Canal Company*.

Rapidamente se chegou à conclusão de que seria necessário decidir: como lidar com os estados que se encontravam em lados opostos durante o conflito bélico; como regularizar os vários casos de pagamento de cotas em atraso e como organizar o próximo Congresso. No primeiro caso, decidiu-se que, assim que os *estados ex-inimigos*, nomeadamente a Alemanha, fossem aceites pela Liga das Nações, seriam também novamente bem recebidos na PIANC, o que acabou por suceder em 1926.

Relativamente à data de realização do próximo Congresso, foi decidido aguardar mais alguns anos até que as comunicações e viagens internacionais estivessem regularizadas.

**QUADRO 42**  
**Cotas pagas em francos, por país (1908)**

PAÍSES	Governos	Coletividades	Membros a título pessoal	Totais
África ocid. francesa	250	-	-	250
Alemanha	5000	3482	2830	11 312
Argentina	2000	10	440	2450
Áustria	2080	560	1150	3790
Bélgica	8000	1090	2240	11 330
Brasil	2000	-	30	2030
Bulgária	500	-	10	510
Canadá	1000	-	10	1010
Colónia do Cabo	-	-	10	10
Chile	1000	-	20	1020
China	1000	10	10	1020
Congo	1000	-	-	1000
Dinamarca	1000	190	360	1550
Danúbio (Comissão)	500	-	-	500
Equador	500	-	-	500
Espanha	3000	120	180	3300
EUA	5000	30	840	5870
França	5000	2785	1780	9565
Reino Unido	-	40	410	50
Hungria	2080	-	90	2170
Índia britânica	-	-	20	20
Índia holandesa	-	-	20	20
Indochina	250	-	-	250
Itália	2500	850	1340	4690

Japão	5090	40	60	5190
México	1000	-	30	1030
Mónaco	250	-	-	250
Noruega	1070	-	30	1100
Nova Zelândia	-	-	10	10
Países Baixos	2500	210	670	3380
Perú	100	-	-	1000
Portugal	3000	30	70	3100
Roménia	1500	-	90	1590
Rússia	5000	-	600	5600
Sérvia	250	-	20	270
Sião	250	-	-	250
Suécia	1250	300	230	1780
<i>Suez Canal Company</i>	500	-	-	500
Suíça	250	240	150	640
Turquia	-	-	30	30
Uruguai	-	100	10	110
<b>Totais</b>	<b>66 570</b>	<b>10 087</b>	<b>13 790</b>	<b>90 447</b>

**Fonte:** *Liste des membres - 1908*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Imprimerie des Travaux Publics, 1909, Bruxelles, p. 132.

Por seu lado, a guerra trouxera, também, algumas *oportunidades* para a PIANC, já que o novo mapa da Europa permitiria angariar novos estados, como a Polónia ou a Checoslováquia, para membros da Associação. O que, ainda que apenas subliminarmente, viria ajudar a minorar os atrasos nos pagamentos de cotas de vários estados membros.

#### QUADRO 43 Membros da PIANC (1885 - 1913) (Coletividades e indivíduos)

País	1885 <sup>519</sup>	1894 <sup>520</sup>	1904 <sup>521</sup>	1908 <sup>522</sup>	1913 <sup>523</sup>
Alemanha	98	234	338	386	453
Áustria	14	36	16	132	107
Algéria	-	1	-	-	-
Bélgica	150	45	202	237	250
Brasil	1	-	-	3	31
Bulgária	-	-	-	1	2
Canadá	1	-	-	1	16
Colónia do Cabo	-	-	1	1	2
Chile	-	1	1	2	6
China	-	-	1	2	6
Congo	-	-	1	-	-
Cuba	-	-	-	-	3
Dinamarca	-	3	49	50	52
Egipto	-	-	1	-	2
Espanha	-	-	11	21	39
EUA	-	202	68	87	469
França	74	149	181	221	240
Grã-Bretanha	36	32	37	45	71
Holanda	25	282	51	70	99
Hungria	-	13	4	9	9

<sup>519</sup> Dados compilados a partir de: *Congrès International de Navigation Intérieure à Bruxelles em 1885, Procès Verbaux des Séances et Mémoires Annexes*, Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie e des Travaux Publics, Bruxelles, 1885, pp. 6-20.

<sup>520</sup> Dados compilados a partir de: *Compte-Rendu des Travaux du Congrès*, VIème Congrès International de Navigation, La Haye, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, 1894, pp. 2-3.

<sup>521</sup> Dados compilados a partir de: *Liste des Membres - 1904*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Imprimerie des Travaux Publics, Bruxelles, 1905, pp. 143-172.

<sup>522</sup> Dados compilados a partir de: *Liste des Membres - 1908*, *ob.cit.*, pp. 167-219.

<sup>523</sup> Dados compilados a partir de: *Liste des Membres - 1913*, *ob.cit.*, pp. 161-223.

Ilhas Filipinas	-	-	1	-	-
Índia Britânica	-	-	2	2	11
Índia Holandesa	-	-	-	2	3
Itália	2	7	50	160	188
Japão	-	-	1	9	26
Marrocos	-	-	-	-	2
México	-	-	2	3	4
Moçambique	-	-	-	-	1 <sup>524</sup>
Mónaco	-	-	1	-	2
Noruega	1	1	2	3	4
Nova Zelândia	-	-	1	1	2
Perú	-	-	1	-	-
Portugal	1	5	8	10	17
Argentina	-	-	4	45	67
Libéria	-	-	1	-	-
Roménia	-	2	9	-	9
Rússia	3	26	76	60	69
Sérvia	-	-	2	2	22
Sião	-	2	1	-	-
Suécia	-	1	2	25	56
Suíça	1	5	25	31	37
Turquia	-	1	2	3	5
Uruguai	-	-	-	2	3
Victoria	-	-	-	-	1

**Fonte:** Ver notas de rodapé associadas à tabela.

A tabela acima mostra a evolução do número de membros da PIANC (Coletividades e indivíduos) a pagar cotas anuais entre 1885 e 1913. Praticamente sem exceção, os números batiam records no ano de 1913, ou seja, antes da Grande Guerra. Note-se que os países com maior número de membros a pagar cotas nesse ano eram: os EUA (469), Alemanha (453), Bélgica (250), França (240), Itália (188) e Áustria (107). Precisamente as principais potências envolvidas no conflito mundial. Facto que ajuda, de resto, a perceber o *apuro financeiro* porque passou a PIANC nos anos da guerra e do pós-guerra.

Eventualmente, a situação a nível mundial tornou-se menos gravosa e foi possível realizar o XIII Congresso de Navegação, no ano de 1923, na cidade de Londres<sup>525</sup>.

O Congresso decorreu no *Great Hall* da *Institution of Civil Engineers* londrina, tendo estado presentes 550 participantes, de 29 países e instituições. Como era costume, as questões e comunicações apresentadas estiveram segmentadas em duas secções: uma dedicada à navegação interior e outra à navegação oceânica. Dos assuntos que mais interesse levantaram, destacamos: a utilização de canais e barragens para a produção de energia elétrica; o novo aumento das dimensões das embarcações e os desafios que esse aumento impôs, desde logo, às estruturas portuárias.

<sup>524</sup> O membro por Moçambique é João Henrique von Hafe, Engenheiro-Diretor do Porto e dos Caminhos-de-ferro de Lourenço Marques (África Oriental).

<sup>525</sup> *Compte rendu des travaux du XIII<sup>e</sup> Congrès, Londres, 1923*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1924.

Ainda durante o XIII Congresso, o presidente da *Universal Suez Canal Company* propôs que o próximo Congresso se realizasse no Cairo, capital do Egito, a pretexto da realização de excursões e visitas de estudo às infraestruturas do canal do Suez. O convite foi recebido com entusiasmo por todos os presentes.

O XIV Congresso de Navegação realizar-se-ia, assim, entre 9 e 14 de Dezembro de 1926, na cidade do Cairo<sup>526</sup>.

Os 400 delegados presentes, de 36 nações diferentes, realizaram excursões no Nilo, visitando as barragens do Delta e o Canal do Suez, de Ismalia até Port Said.

Para a realização do próximo Congresso, foram recebidas 3 propostas: Brasil, Espanha e Itália. O Congresso acabaria por se realizar em Veneza, cinco anos depois, em 1931<sup>527</sup>.

Entre as várias questões tratadas, destaque para: problemas de regularização de rios e canais; e vantagens do estabelecimento de acessos de caminhos-de-ferro até junto dos portos.

Devido ao gravoso contexto económico porque passavam todas as nações, foi decidido espaçar um pouco mais os Congressos de Navegação, devendo a partir de então, realizar-se um novo congresso a cada 4 anos.

Contudo, para garantir que a PIANC e os seus membros se mantinham em contacto nos intervalos dos Congressos, foi decidido iniciar-se a publicação um Boletim, a partir de 1925. O principal objetivo do Boletim era o de manter os membros da PIANC informados acerca dos eventos a decorrer na Associação e dos progressos feitos nos vários países em questões relacionadas com os portos e a navegação. Cada número do Boletim continha:

- 1) documentos relativos à PIANC, como relatórios anuais ou resumos de conferências;
- 2) notas técnicas ou memórias originais;
- 3) crónicas;
- 4) bibliografia.

O primeiro Boletim foi publicado em 1926, em 3 idiomas (francês, inglês e alemão), e a sua publicação periódica manteve-se constante até à atualidade!

---

<sup>526</sup> *Compte rendu des travaux du XIV<sup>e</sup> Congrès, Le Caire, 1926*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1927

<sup>527</sup> *Compte rendu des travaux du XV<sup>e</sup> Congrès, Venise, 1931*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1932.



**QUADRO 44**  
**Congressos de Navegação (1885-1931)**  
**(Nº Participantes, Países participantes e Comunicações)**

Anos	Localização	Participantes	Países	Comunicações
1885	Bruxelas (Bélgica)	400	13	13
1886	Viena (Áustria)	307	12	7
1888	Frankfurt (Alemanha)	710	12	14
1890	Manchester (R.Unido)	490	13	37
1892	Paris (França)	1042	17	54
1894	The Hague (Holanda)	1374	18	33
1898	Bruxelas (Bélgica)	1322	32	71
1900	Paris (França)	1756	27	41
1902	Dusseldorf (Alemanha)	2119	27	40
1905	Milão (Itália)	1250	33	59
1908	S. Petersburgo (Rússia)	750	21	59
1912	Filadélfia (EUA)	550	20	52
1923	Londres (R.Unido)	400	29	41
1926	Cairo (Egipto)	915	36	77
1931	Veneza (Itália)	700	45	97

Fonte: J.U. Brolsma (Ed.), *PIANC, The World Association ...*, ob.cit., p.156.

A tabela acima permite perceber, desde logo, o rápido crescimento registado ao nível do número de participantes nos Congressos de Navegação. Em redor do ano de 1912, com o adensar do clima de tensão e conflito bélico, bem como nos anos seguintes, com agravar da crise económica, era expectável uma quebra ao nível das cotas pagas pelos estados e coletividades<sup>528</sup> e, conseqüentemente, também, uma diminuição do número de participantes nos Congressos.

Em 1931, de resto, a tendência começava já a inverter-se, registando-se, nesse ano, o maior número de países participantes (45) e o mais elevado número de comunicações submetidas (97). Restabelecida a paz e estabilizada a situação económica nos diversos países, era óbvio o interesse em torno da participação na PIANC.

#### 4.2.4. Breves considerações

Embora o principal objetivo da PIANC fosse a realização dos Congressos de Navegação, como estava aliás definido nos seus estatutos, o certo é que várias das questões e dúvidas que iam sendo levantadas, ao longo dos anos, nos Congressos ou nas reuniões da Comissão Internacional Permanente, não podiam ficar sem adequada resposta ou solução, até porque afetavam, desde logo, várias nações.

<sup>528</sup> Veja-se o Anexo 2: Nº de Delegados por país, entre 1894 e 1931.

Neste sentido, a PIANC acabou por ser, também, promotora da criação de várias comissões de estudo, e o berço de importantes associações internacionais<sup>529</sup>. Em 1924, por exemplo, a Comissão Internacional Permanente da PIANC criava uma comissão para estudar uma forma de uniformar as estatísticas de navegação interior entre todos os países europeus, uma vez que, até então, por não haver um critério uniforme, seguido por todos, eram constantes as contradições existentes entre as estatísticas dos diversos países.

Em 1926, a PIANC decidia criar uma segunda comissão com o propósito de estudar o efeito das ondas sobre as estruturas portuárias. Esta comissão estaria em atividade até 1970.

Ainda no mesmo ano, outra comissão dava também início aos seus trabalhos, desta feita dedicados a centralizar e coordenar os diversos estudos levados a cabo em vários países sobre barragens. Pela importância destes assuntos, esta comissão acabou por se separar da PIANC, começando a trabalhar de modo independente a partir de 1928. Ficou conhecida como ICOLD, *International Commission on Large Dams*, e ultrapassou rapidamente a PIANC em termos de membros associados!

Durante o XIV Congresso da PIANC, levantou-se a questão da necessidade de uniformização da sinalização marítima, acabando por se decidir sobre a utilidade de se realizarem reuniões e conferências especificamente dedicadas à sinalização marítima. Em 1929, teve, de resto, lugar a primeira Conferência Internacional de Sinalização Marítima, em Londres, a qual acabaria por ser a predecessora da Associação Internacional de Autoridades de Faróis<sup>530</sup>, fundada em 1957 e ainda em atividade nos dias de hoje.

Durante o XVI Congresso de Navegação, em 1935, foi fundada a Associação Internacional para a Pesquisa em Estruturas Hidráulicas, atualmente designada Associação Internacional de Pesquisa e Engenharia Hidráulica, e a operar fora da esfera da PIANC.

\* \* \*

Uma nota para referir que a PIANC continuou a promover até aos dias de hoje, periodicamente, Congressos de Navegação, o que atesta não só a importância da associação, pelo peso institucional ganho ao longo de décadas e pela sua antiguidade e tradição, como também evidencia o facto da utilidade subjacente à sua criação não ter esmorecido, tendo antes

---

<sup>529</sup> Cf. *Centenaire de l'Association...*, ob.cit., pp.141-148.

<sup>530</sup> Do inglês: International Association of Lighthouse Authorities (IALA).

sido capaz de se reconverter e reestruturar ciclicamente, acompanhando as transformações ocorridas nos portos e navegação. A criação da PIANC e a organização dos Congressos de Navegação preencheu, de resto, uma lacuna, acabando por se constituir como *verdadeiro fórum de troca de ideias e conhecimentos* entre os engenheiros e técnicos ligados aos portos e à navegação nos diversos países; e como *laboratório* capaz de procurar respostas e soluções, para os problemas, impasses e desafios com que se foram deparando os sistemas portuários.

Note-se que, neste trabalho, nos debruçámos apenas sobre os quinze primeiros Congressos de Navegação, realizados entre 1885 e 1931, porque são essas também as balizas cronológicas mais latas, dentro das quais nos movemos.

\* \* \*

A PIANC é, de resto, uma instituição centenária, de crucial interesse para os estudos portuários, e uma das instituições que maior peso teve nas opções seguidas pelos países, ao longo de décadas, nos seus portos. O desconhecimento acerca do seu papel e peso no quadro do desenvolvimento dos portos nacionais portugueses representa, pois, uma grave falha.

Contudo, não foi propósito deste trabalho suprir essa lacuna, era aliás impraticável fazê-lo. Essa investigação requer um foco diferente, e que terá necessariamente de vir a ser desenvolvida, sob pena de ficarem na sombra importantes dados e informações acerca do nosso passado histórico portuário.

A investigação que nos foi possível levar a cabo, aquando da consulta do arquivo e espólio da PIANC, permitiu-nos, ainda assim, lançar luz e chamar à atenção para alguns importantes pontos.

À semelhança do que sucedeu com vários outros países, o conhecimento técnico-científico, em certas matérias, era limitado ou inexistente. Algumas das ‘erradas apostas’ portuguesas ou das ‘más escolhas e soluções’ aplicadas nos portos portugueses foram erradas ou desadequadas em todos os países. Portugal passou, à semelhança do que ocorreu noutras nações, por um processo de aprendizagem comum.

Convém notar, portanto, que Portugal não estava necessariamente *atrasado* em relação ao que ocorria *lá fora*, como em momento anterior dissemos já<sup>531</sup>. Portugal estava, efetivamente, a par daquilo que se fazia.

O cunho de *tentativa-erro* e de *improvisação* de que muitas vezes se acusou o Estado português, ao longo dos anos, foi consequência, em parte, da impreparação técnica mundial para lidar com certas questões. E não, consequência de uma incapacidade nossa, portuguesa. A incapacidade técnica em várias questões era, efetivamente, generalizada. *Indeed the engineers of that time could only rely upon past experience (...) and their keen skills of observation. A resposta dada a alguns dos problemas com que se deparavam os portos was little more than rule-of-thumb, and was almost non-scientific.*<sup>532</sup>.

Isto não significa, de resto, que não tenham confluído nas decisões portuguesas outros fatores, como: interesses de determinados sectores, ou grupos económicos; impreparação técnica por parte dos quadros da nossa engenharia à frente dos destinos portuários do País; tomadas de decisão e avaliações incorretas, insistindo em opções e escolhas já marcadamente provadas como inadequadas (por teimosia ou alguma inexperiência); ou investimentos de capital mal calculados (sem prévia avaliação das possibilidades de retorno)...

### **4.3. Congressos Internacionais de Navegação (1885-1931).**

#### **4.3.1. Estrutura e propósito.**

Pelo determinante papel que tiveram os Congressos de Navegação no avançar do conhecimento técnico e, conseqüentemente, nas opções de desenvolvimento portuário seguidas pelos diferentes países, sistematizamos de seguida os temas e questões analisadas em cada um deles, entre 1885 e 1931.

Surgidos num contexto riquíssimo de transformações e novidades, os Congressos acabaram por acompanhar de perto, não só as transformações por que passaram os portos e os sistemas marítimos, na viragem crucial do século XIX para o XX, como também por atuar como *plataforma reguladora de boas práticas e fórum de discussão centralizador do conhecimento* daquilo que de mais avançado se havia já testado e experimentado nos vários países.

---

<sup>531</sup> Ana Prata, *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*,..., *ob.cit.*, 2008.

<sup>532</sup> Cf. *Centenaire de l'Association*..., *ob.cit.*, pp.712-714.

De resto, algumas das opções seguidas nos portos portugueses refletiam o que vimos ser defendido nas conclusões dos Congressos, facto que evidencia claramente que eram conhecidas, em Portugal, as soluções propostas noutros países<sup>533</sup>.

\* \* \*

A partir de 1901<sup>534</sup>, os Congressos passaram a estar divididos em duas secções (embora mesmo antes disso, o modelo seguido tivesse sido muito semelhante): uma dedicada à *navegação interior* e outra à *navegação oceânica*, e as várias questões/temas a abordar, num máximo de 3 por secção, seriam, assim, pragmaticamente, anexados a uma das duas secções. A ideia foi separar, desde logo, as questões relacionadas com rios, das relacionadas com canais ou portos; e as questões relacionadas com a construção e manutenção de portos e estruturas, das relacionadas com a exploração e administração dos espaços portuários.

Após a definição inicial dos temas a abordar, a Comissão de Organização Local convidava todos os interessados a submeter comunicações, as quais se encontravam, contudo, sujeitas a aprovação prévia.

Durante o Congresso, as várias questões e temas eram alvo de discussão por todos os membros participantes, cada um contribuindo com os mais recentes dados e informações sobre cada um dos temas em análise. Esta partilha de conhecimento e *know-how* foi, de resto, decisiva para os avanços feitos ao nível dos assuntos portuários.

A duração média dos Congressos rondava os 5-7 dias para sessões de trabalho, a que deviam acrescer-se sempre mais 1 ou 2 dias para a realização de excursões a diferentes portos, barragens ou outras estruturas de interesse hidráulico. Estas excursões eram, no fundo, verdadeiras visitas técnicas e de estudo, para conhecimento *in loco* das soluções aplicadas e das novidades a serem testadas.

Terminado o Congresso, preparavam-se vários relatórios contendo as ideias-chave das discussões, as principais recomendações feitas sobre cada tema/questão tratado, uma síntese elucidativa do que fora visto durante as visitas de estudo, e demais informações estratégicas

---

<sup>533</sup> Exemplos: betão armado experimentado no porto de Lisboa; opções de administração portuária discutidas em Milão e apresentadas por Adolfo Loureiro para os portos portugueses; tecnologia de quebra-mares desenvolvida pela PIANC, a partir de 1926, vai ser aplicada e testada em Leixões.

<sup>534</sup> Cf. *Centenaire de l'Association...*, *ob.cit.*, pp.36-43.

para o progresso dos assuntos relacionados com a navegação, canais e portos, que seriam depois disponibilizados a todos os membros da associação.

#### 4.3.2. Temas e questões em análise

A tabela que de seguida se apresenta reúne e sistematiza, os temas e questões analisadas em cada um dos Congressos Internacionais de Navegação, entre 1885 e 1931. Nas notas de rodapé identificamos, também, algumas das comunicações apresentadas e os respetivos autores.

CONGRESSOS (1885-1931)	TEMAS TRATADOS
<b>I Congresso</b> <sup>535</sup> Bruxelas (Bélgica) 24 Maio - 2 Junho de 1885	1. Quais são as condições consideradas essenciais para que as despesas com a construção e manutenção de um canal sejam compensadas pelas vantagens que este proporciona? 2. Devem os canais marítimos pertencer ao Estado? <sup>536</sup> 3. Devem os canais não-marítimos ser livres de portagem, como ocorre nos canais pertencentes ao estado francês? 4. Que tipos de canais devem ser adotados? <sup>537</sup> 5. Quais são os melhores equipamentos a utilizar para escavar canais? 6. Quais são os melhores métodos a utilizar para a criação de muros e docas? 7. Quais são os melhores métodos para a estabilização de margens? 8. Quais são os diferentes sistemas de exploração de canais, sob o ponto de vista da tração? 9. Quais são as vantagens dos diferentes sistemas de diques e comportas?  -Foram apresentadas 13 comunicações.  <u>Excursões:</u> a Heyst, zona costeira onde se pretendia construir um porto de águas profundas; Rupel, no canal de Bruxelas; Terneuzen, no canal de Ghent; e a Dyle, no canal de Louvain.
<b>II Congresso</b> <sup>538</sup> Viena (Áustria) 15 - 19 de Junho de 1886	1. Estudo das vias navegáveis sob o ponto de vista económico. <sup>539</sup> 2. Perfis normais dos canais e as dimensões dos trabalhos de construção necessários em vias navegáveis artificiais interiores. <sup>540</sup> 3. Exploração de vias navegáveis. 4. Construção de canais marítimos. A sua utilidade.  -Foram apresentadas 7 comunicações.  <u>Excursões:</u> passeio em embarcação a vapor de Ratisbon até Viena; descida

<sup>535</sup> Cf. *Mémoires publiés à l'occasion du Congrès International de Navigation Intérieure tenu à Bruxelles du 24 Mai au 2 Juin 1885*, Imprimerie H. Luppens, Bruxelles, 1885.

<sup>536</sup> Teugels Op De Beeck, «*Quelques mots sur l'exploitation des canaux et sur l'intervention de l'État en cette matière*», (Belgique). Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs, Vœux et Conclusions de XII Congrès Internationaux de Navigation, 1885-1912*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1913.

<sup>537</sup> J. Van Drunen, «*Le rôle des canaux dans l'avenir*», (Belgique). Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, ob.cit.

<sup>538</sup> Cf. *Programmes de Travaux...*, ob.cit., 1913.

<sup>539</sup> L. Sympher, «*De l'importance économique des voies navigables intérieures*», (Allemagne). Cf. *Programmes de Travaux...*, ob.cit., 1913.

<sup>540</sup> P. Holtz, «*Profils normaux pour canaux et dimensions des travaux d'art afférents aux voies navigables artificielles*», (France). Cf. *Idem, ibidem*.

	do Danúbio, entre Viena e Turn-Severin, a bordo de barcos da Danube Navigation Company.
<b>III Congresso</b> <sup>541</sup> Frankfurt (Alemanha) 20 - 26 Agosto de 1888	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reforma das estatísticas de navegação interior.</li> <li>2. Melhoramento da navegação dos rios.</li> <li>3. Quais os veículos e modos de tração mais adequados às condições das grandes vias navegáveis?</li> <li>4. Quais as vantagens económicas dos canais marítimos se estenderem até ao interior?<sup>542</sup></li> <li>5. Sobre a utilidade do ponto de vista agrícola da navegabilidade dos rios e da construção de canais navegáveis<sup>543</sup>.</li> <li>6. Sobre a embocadura dos rios, questões de navegabilidade e manutenção.</li> </ol> <p>-Foram apresentadas 14 comunicações.</p> <p><u>Excursões</u>: visita aos portos do Rhine, Gustavburg, Mainz, Mannheim e Ludwigshafen.</p>
<b>IV Congresso</b> <sup>544</sup> Manchester (Reino Unido) 28 Julho - 2 Agosto de 1890	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rios e canais interiores. Descrição de diferentes vias navegáveis; meios de tração e propulsão em canais; formas de proteger as margens de rios navegáveis.<sup>545</sup></li> <li>2. a) Rios com marés. Melhoramento de estuários e embocaduras. b) Canais marítimos<sup>546</sup>.</li> <li>3. Estatísticas da navegação interior. Análise do relatório da Comissão nomeada em Frankfurt.</li> <li>4. Estado, exploração e custo dos canais.</li> </ol> <p>-Foram apresentadas 37 comunicações.</p> <p><u>Excursões</u>: visita aos trabalhos do Ship Canal; visita à Escócia e à Forth Bridge.</p>
<b>V Congresso</b> <sup>547</sup> Paris (França) 21 - 30 Julho de 1892	<p><u>1ª Secção</u>: construção e manutenção de vias navegáveis</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consolidação das margens dos canais<sup>548</sup></li> <li>2. Alimentação dos canais</li> <li>3. Sistemas de retenção de água nos canais</li> <li>4. Barragens<sup>549</sup></li> </ol> <p><u>2ª Secção</u>: exploração técnica</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Encerramento de canais e rios canalizados</li> <li>6. Tração nos canais. Tração em rios canalizados. Tração em rios não canalizados.</li> </ol> <p><u>3ª Secção</u>: exploração comercial e questões económicas.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Impostos e taxas nas vias navegáveis</li> <li>8. Regime dos portos de navegação interior<sup>550</sup></li> <li>9. Funções das vias navegáveis e dos caminhos-de-ferro na indústria dos transportes</li> </ol>

<sup>541</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>542</sup> A. Cobert, «*Dans quelles conditions les canaux maritimes de pénétration sont-ils utiles au point de vue de l'économie politique?*» (Belgique). Cf. *Idem, ibidem.*

<sup>543</sup> L. Philippe, «*De l'utilité au point de vue agricole de la navigabilité des fleuves et de la construction des canaux navigables*», (France). Cf. *Idem, ibidem.*

<sup>544</sup> Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, ob.cit.

<sup>545</sup> H. J. Marten, «*Etat actuel et améliorations à apporter aux voies navigables intérieures de l'Angleterres*», (Angleterre). Cf. *Idem, ibidem.*

<sup>546</sup> A. C. Schonberg, «*Note sur les dragages et le matériel de dragage*», (Angleterre). Cf. *Idem, ibidem.*

<sup>547</sup> Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, ob.cit.

<sup>548</sup> Van der Sleyden, «*Consolidation des berges des canaux des Pays-Bas*», (Pays-Bas). Cf. *Idem, ibidem.*

<sup>549</sup> A. de Llauro, «*Réservoirs établis en Espagne*», (Espagne). Cf. *Idem, ibidem.*

<sup>550</sup> Delaunay-Belleville, «*Du régime commercial des ports de navigation intérieure en France. Importance et variations du trafic; conditions de son développement.*», (France). Cf. *Idem, ibidem.*

	<p><u>4ª Secção:</u> melhoramento dos rios na sua parte marítima</p> <p>10. Melhoramentos dos rios na sua parte marítima, incluindo a embocadura.</p> <p>-Foram apresentadas 54 comunicações.</p> <p><u>Excursões:</u> visita ao centro, sudeste e sul de França, incluindo uma visita pelo Rhône, de Lyon até Marselha</p>
<p><b>VI Congresso</b><sup>551</sup></p> <p>The Hague (Holanda)</p> <p>23 - 28 Julho de 1894</p>	<p><u>1ª Secção:</u> construção e manutenção de canais e portos</p> <p>1. Construção de canais de navegação que permitam uma exploração de alta velocidade</p> <p>2. Apetrechamento dos portos<sup>552</sup></p> <p><u>2ª Secção:</u> exploração técnica</p> <p>3. Formas de prevenir o congelamento no inverno</p> <p>4. Tração e propulsão nos canais, rios canalizados e em rios de corrente natural.</p> <p><u>3ª Secção:</u> exploração comercial e questões económicas.</p> <p>5. Portagens nas vias navegáveis</p> <p><u>4ª Secção:</u> rios navegáveis e seu melhoramento</p> <p>6. Relação entre a configuração dos rios e a profundidade dos seus canais.</p> <p>7. Regularização dos rios de maré baixa<sup>553</sup></p> <p>-Foram apresentadas 33 comunicações.</p>
<p><b>VII Congresso</b><sup>554</sup></p> <p>Bruxelas (Bélgica)</p> <p>25 - 30 Julho de 1898</p>	<p><u>1ª Secção:</u> construção e manutenção de canais</p> <p>1. Aumento o nível de água em barragens existentes</p> <p>2. Consolidação das estruturas das barragens</p> <p>3. Utilização de comportas em barragens como força motriz<sup>555</sup></p> <p>4. Resistência ao movimento das embarcações</p> <p><u>2ª Secção:</u> canais de navegação interior</p> <p>5. Formas de tração mecânica ao longo dos canais</p> <p>6. Diques de painel único</p> <p>7. Formas de assegurar a estabilidade e impermeabilidade das margens de um canal</p> <p>8. Aumento mecânico, pouco a pouco, do nível das águas que alimentam um canal</p> <p><u>3ª Secção:</u> rios de maré e canais marítimos</p> <p>5. Formulário com dados característicos de um rio de maré</p> <p>6. Método para calcular os volumes das marés</p> <p>7. Meios de consolidar as margens dos canais marítimos<sup>556</sup></p> <p>8. Dragagens</p> <p><u>4ª Secção:</u> portos marítimos</p> <p>9. Armazéns e telheiros</p> <p>10. Áreas que compõem as diversas partes de um porto<sup>557</sup></p>

<sup>551</sup> Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, ob.cit.

<sup>552</sup> G. J. de Jongh, «Le port de Rotterdam» (Pays-Bas). Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, ob.cit.

<sup>553</sup> N. Léliavski, «Des courants fluviaux et de la formation de lit fluvial», (Russie). Cf. *Idem, ibidem*.

<sup>554</sup> Cf. *Compte rendu des travaux du VII<sup>e</sup> Congrès*, Commission d'Organisation du Congrès, PIANC, Bruxelles, 1899.

<sup>555</sup> J. Hirsch, «Utilisation des chutes aux barrages comme force motrice», (France). Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, ob.cit., 1913.

<sup>556</sup> M. Eich, «Moyens de consolidation des talus des canaux maritimes d'après les expériences faites lors de l'amélioration et de l'approfondissement du chenal maritime entre la mer Baltique et Stettin», (Allemagne), Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, ob.cit.

<sup>557</sup> A. F. Meyer, «Entrepôts et hangars dans les ports maritimes», (Allemagne). Cf. *Idem, ibidem*.



	<p>11. Portos francos 12. Dique de painel único</p> <p><u>5ª Secção:</u> impostos, taxas e arrendamento. 13. Impostos, taxas marítimas e arrendamentos. Formas de cobrança. 14. Unificação do sistema de medição da tonelagem em barcos de navegação interior.</p> <p>-Foram apresentadas 71 comunicações.</p> <p><u>Excursões:</u> visita ao Castelo de Laeken, Liège e Seraing.</p>
<p><b>VIII Congresso</b><sup>558</sup> Paris (França) 28 Julho - 3 Agosto 1900</p>	<p><u>1ª Secção:</u> navegação interior. Construções. 1. Influência dos trabalhos de regularização no regime dos rios 2. Progressos das aplicações mecânicas na alimentação dos canais 3. Supressão de canais encerrados temporariamente</p> <p><u>2ª Secção:</u> navegação interior. Exploração. 4. Utilização de vias navegáveis com calado pequeno 5. Progressos das aplicações de mecânica na exploração de vias navegáveis.<sup>559</sup> Monopólios de tração. 6. Instituições de previdência e de formação de pessoal para o transporte em vias navegáveis interiores</p> <p><u>3ª Secção:</u> navegação oceânica. Construções. 7. Progressos recentes em iluminação das costas e em boias<sup>560</sup> 8. Trabalhos mais recentes levados a cabo nos principais portos costeiros ou portos marítimos.</p> <p><u>4ª Secção:</u> navegação oceânica. Exploração. 9. Adaptação de portos de comércio às exigências de equipagem das embarcações<sup>561</sup> 10. Progressos da aplicação de mecânica à utensilagem dos portos</p> <p>-Foram apresentadas 41 comunicações.</p> <p><u>Excursões:</u> visita a Douai para estudo da tração elétrica do canal; passagem pelo Sena, de Rouen a Le Havre.</p>
<p><b>IX Congresso</b><sup>562</sup> Dusseldorf (Alemanha) 30 Junho - 3 Julho 1902</p>	<p><u>1ª Secção:</u> Navegação Interior. 1. Formas de lidar com grandes variações do nível da água nos rios 2. Impostos de navegação<sup>563</sup> 3. Redução do valor do carvão e coque em consequência do transporte por via marítima</p> <p><u>Algumas questões tratadas:</u> -Instalação de barragens -Situação económica da navegação interior -Movimentação das águas nas correntes -Embarcações a vapor para navegação em águas pouco profundas</p>

<sup>558</sup> Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, *ob.cit.*

<sup>559</sup> F. Thiele, «*Influence de l'exploitation de la navigation sur le plafond et les talus du canal de Dortmund à l'Ems*», (Allemagne), Cf. *Idem, ibidem.*

<sup>560</sup> M. Ribière, «*Progrès les plus récents de l'éclairage et du balisage des côtes*», (France). Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, *ob.cit.*

<sup>561</sup> H.W. Schultz, «*Travaux d'extension et d'amélioration exécutés pendant ces dernières années dans les principaux ports de mer allemands*», (Allemagne); A.G. Lyster, «*Travaux récemment exécutés et en projet au port de Liverpool*» (Angleterre); J. Nyssens-Hart e C. Peins, «*Construction du môle du port d'escale de Zeebrugge*», (Belgique), Cf. *Idem, ibidem.*

<sup>562</sup> Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, *ob.cit.*

<sup>563</sup> Dr. Behrend, «*Droits de navigation. Exposé financier et surtout économique*», (Allemagne). Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, *ob.cit.*

	<p><u>2ª Secção: Navegação Oceânica.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Custos de construção e manutenção de comportas em ferro e em madeira</li> <li>2. Tráfego por barcas oceânicas</li> <li>3. Instalação de docas<sup>564</sup></li> </ol> <p><u>Algumas questões tratadas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Manutenção de portos marítimos</li> <li>-Proteção de faróis</li> <li>-Método de construção, performance e custo de dragas tipo <i>dipper</i> e <i>clamshell</i><sup>565</sup></li> <li>-Progressos feitos na organização da sinalização oceânica</li> </ul> <p><b>-Portos na costa oeste de Portugal<sup>566</sup></b></p> <p>-Foram apresentadas 40 comunicações.</p>
<p><b>X Congresso<sup>567</sup></b> Milão (Itália) 25 - 29 Setembro de 1905</p>	<p><u>1ª Secção: Navegação Interior.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utilidade e organização de transportes mistos, isto é, caminho-de-ferro e vias navegáveis</li> <li>2. Influência da destruição de florestas e secagem de pântanos no caudal e descargas dos rios<sup>568</sup></li> <li>3. Estudo das opções disponíveis para lidar com grandes variações do nível da água nos canais</li> <li>4. Desenvolvimento da navegação interior com recurso a embarcações de pequeno calado. Modo de construção e motores.</li> </ol> <p><u>Algumas questões tratadas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Arrendamento de embarcações da navegação interior</li> <li>-Estudo dos efeitos produzidos pela abertura de canais no regime de águas profundas</li> <li>-Resultados obtidos com dragagens no leito dos rios; organização técnica e administrativa de intervenções com este propósito<sup>569</sup></li> </ul> <p><u>2ª Secção: Navegação Oceânica.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melhoramentos nos estuários de rios sem marés que desagüam no mar<sup>570</sup></li> <li>2. Progressos nos modos de propulsão dos navios. Consequência para canais e portos</li> <li>3. Considerações sobre as diferentes opções de exploração e administração de portos marítimos. A sua influência no desenvolvimento do tráfego<sup>571</sup></li> <li>4. Construção de molhes exteriores nos portos de mar, considerando a força das ondas a que terão de resistir. Avaliação de opções disponíveis.</li> </ol> <p><u>Algumas questões tratadas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Rápidos progressos nas dimensões dos navios a vapor e à vela. Tamanho do calado. Consequências para os portos, canais e acessibilidade.<sup>572</sup></li> </ul>

<sup>564</sup> C. Nobel, «*Construction et exploitation des docks flottants de la ville de Rotterdam*», (Pays-Bas). Cf. *Idem, ibidem*.

<sup>565</sup> L. Loewer, «*Système de construction, rendement et coût des dragues à cuiller et à grappin*», (Allemagne), Cf. *Idem, ibidem*.

<sup>566</sup> J.C. da Costa, «*Ports de la côte occidentale du Portugal*», (Portugal), Cf. *Idem, ibidem*.

<sup>567</sup> Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, *ob.cit.*

<sup>568</sup> J. Wolfschutz, «*Influence de la destruction des forêts et du dessèchement des marais sur le régime et le débit des rivières*», (Autriche). Cf. *Idem, ibidem*.

<sup>569</sup> N. de Lélevski, «*Approfondissement des grands fleuves à fond mobile au moyen de travaux concurrents de régularisation et de dragage*», (Russie). Cf. *Idem, ibidem*.

<sup>570</sup> P. Orlando, «*Expériences sur un Working Model pour déterminer la possibilité d'améliorer les embouchures du Tibre aux effets de la navigation maritime*», (Italie). Cf. *Idem, ibidem*.

<sup>571</sup> P. Winter, «*Exposé des divers modes d'exploitation et d'administration du port maritime de Hambourg*», (Allemagne); P. Joly, «*Exposé des divers modes d'administration et d'exploitation des ports de commerce*», (France); H. Gullini, «*L'exploitation du port de Venise*», (Italie); L. Lampugnani, «*Différents systèmes d'administration et d'exploitation des ports. Influence de ces systèmes sur les résultats économiques de l'exploitation des ports et sur les opérations commerciales de ceux-ci au point de vue de la législation italienne concernant l'autonomie du port de Gênes*», (Italie). Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, *ob.cit.*

	<p>-Transporte de mercadorias em ferrys.</p> <p>-Relatório sobre os trabalhos mais recentes levados a cabo nos principais portos marítimos<sup>573</sup></p> <p>-Sinalização costeira. Rádio.</p> <p>-Foram apresentadas 59 comunicações.</p> <p><u>Excursões:</u> visitas técnicas ao Lago Como, ao canal Vittorino Emanuele III, e às estações de Vizzola; duas excursões dedicadas à navegação interior (visita desde o Vale do Pó até Chioggia) e uma à navegação oceânica (visita aos portos de Génova, Nápoles e La Spezia).</p>
<p><b>XI Congresso</b><sup>574</sup></p> <p>São Petersburgo (Rússia)</p> <p>31 Maio - 7 Junho de 1908</p>	<p><u>1ª Secção: Navegação Interior.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Disposições a regulamentar as barragens nos rios com grandes variações de nível de água, ou predispostos a congelamento no inverno, de modo a proteger os interesses da navegação e das indústrias</li> <li>2. Estudo económico, técnico e estatutário, acerca da tração mecânica de embarcações nos rios, canais e lagos. Monopólio da tração.</li> <li>3. Apetrechamento de portos de navegação interior, particularmente no que diz respeito aos progressos feitos com utilização de ferramentas elétricas<sup>575</sup></li> <li>4. Canais mistos, úteis para a navegação e agricultura</li> <li>5. Preservação de zonas baixas contra a invasão das águas.</li> </ol> <p><u>Algumas questões tratadas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Aplicação de betão armado em construções hidráulicas<sup>576</sup></li> <li>-Participação do Governo e das diversas entidades interessadas nas despesas necessárias para o desenvolvimento da navegação interior</li> <li>-Serviços hidrométricos, previsão de cheias e nível de subida da água</li> </ul> <p><u>2ª Secção: Navegação Oceânica.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Portos de pesca e portos de refúgio, para o comércio costeiro.</li> <li>2. Portos interiores marítimos e formas de acesso. Vantagens. Estudo técnico e económico.</li> <li>3. Construção de portos em encostas arenosas</li> <li>4. Condições gerais para a segurança da navegação marítima</li> <li>5. Exploração hidrográfica dos mares</li> </ol> <p><u>Algumas questões tratadas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Aparelhagem para reparações: docas secas, docas flutuantes, elevadores, etc.</li> <li>-Aplicação de betão armado a trabalhos marítimos. Formas de garantir a sua preservação.</li> <li>-Relatório sobre os trabalhos mais recentes levados a cabo nos principais portos marítimos.</li> </ul> <p>-Foram apresentadas 59 comunicações.</p> <p><u>Excursões:</u> visitas aos canais, ao Lago Ladoga, às cataratas Imatra e Norova e às estações produtoras de energia hidráulica; descida do Volga e visita aos portos do Báltico.</p>
<p><b>XII Congresso</b><sup>577</sup></p>	<p><u>1ª Secção: Navegação Interior.</u></p>

<sup>572</sup> E. Corthell, «Navigation maritime. Accroissement des dimensions des navires. Dimensions existantes et projetées dans les principaux ports du monde.» (États-Unis). Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, ob.cit.

<sup>573</sup> J. Bubendey e L. Schultze, «Les ports maritimes allemands: Emden, Brème, Hambourg, Harbourg, Lubeck et Stettin», (Allemagne). Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, ob.cit.

<sup>574</sup> *Compte rendu des travaux du XI<sup>e</sup> Congrès*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1908.

<sup>575</sup> O. Ottomann, «Outillage des ports de navigation intérieure, notamment progrès de l'outillage électrique.

<sup>576</sup> S. Muller, «Application du béton armé aux constructions hydrauliques», (Allemagne); W. Carling, e A. Lundberg, «Murs de quai en béton armé à Stockholm et Norrköping», (Suède). Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, ob.cit.

<p>Filadélfia (EUA) 23 - 28 Maio de 1912</p>	<p>1. Melhoramentos nos rios pela regularização dos leitos com recurso a dragagens e barragens. Análise de casos em que estes métodos são preferíveis, por contraponto à opção de construção de um canal lateral.<sup>578</sup></p> <p>2. Dimensões a serem seguidas por qualquer país para canais sujeitos a elevado tráfego. Princípios de exploração. Dimensões e equipagem das comportas.</p> <p>3. Portos de escala e terminais. Melhores métodos para combinar e agilizar a transferência de cargas entre caminhos-de-ferro e canais.</p> <p><u>Algumas questões tratadas:</u></p> <p>-Aplicação de betão armado em trabalhos hidráulicos.<sup>579</sup></p> <p><u>2ª Secção: Navegação Oceânica.</u></p> <p>1. Meios de atracagem e reparação de navios.</p> <p>2. Dimensões a serem seguidas para a construção de canais marítimos. Ponto de vista técnico. Dimensões prováveis a atingir pelos navios oceânicos nos próximos anos.<sup>580</sup></p> <p>3. Apetrechamento mecânico dos portos<sup>581</sup></p> <p><u>Algumas questões tratadas:</u></p> <p>-Dragas de alta potência e equipamentos para remoção de rochas debaixo de água<sup>582</sup></p> <p>-Relatório sobre os mais recentes trabalhos de construção portuária, especialmente os relacionados com quebra-mares. Aplicações de betão armado; formas de assegurar a sua preservação.</p> <p>-Foram apresentadas 52 comunicações.</p> <p><u>Excursões:</u> visita a Pensilvânia, Nova Jérsia, Boston, Albany, Buffalo, cataratas do Niágara, Detroit, Lago Superior, Lago Huron, Milwaukee e Canadá.</p>
<p><b>XIII Congresso</b><sup>583</sup> Londres (Reino Unido) 2 - 7 Julho de 1923</p>	<p><u>1ª Secção: Navegação Interior.</u></p> <p>1. Utilização de vias navegáveis para produção e eletricidade; consequências e aplicações</p> <p>2. Disposições e normas a serem adotadas para comportas, elevadores, planos inclinados e outros meios de fazer face a diferentes níveis de água, com o propósito de facilitar as operações portuárias</p> <p><u>Algumas questões tratadas:</u></p> <p>-Uniformização das estatísticas de navegações interior, com o propósito de permitir comparações entre países.</p> <p>-Influências de lençóis de água subterrâneos na corrente dos rios.</p> <p><u>2ª Secção: Navegação Oceânica.</u></p> <p>1. Novas condições portuárias disponibilizadas aos navios, com o propósito de acautelar e satisfazer as necessidades das futuras maiores dimensões das embarcações.</p> <p>2. Tipos de obras a levar a cabo para permitir a acostagem de navios de grande calado em mares com marés.</p> <p>3. Vantagens da utilização de utensilagem para carga e descarga diretamente</p>

<sup>577</sup> *Compte rendu des travaux du XII<sup>e</sup> Congrès*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1913.

<sup>578</sup> E. de Kvassay, «*Canalisation des rivières de Hongrie*», (Hongrie). Cf. *Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs...*, ob.cit.

<sup>579</sup> M. Jacquinot, «*Note sur les applications du béton armé aux constructions hydrauliques*», (France). Cf. *Idem, ibidem*.

<sup>580</sup> E. L. Corthell, «*Dimensions à donner aux canaux maritimes en égard aux dimensions probables des bâtiments de mer dans l'avenir*», (États-Unis). Cf. *Idem, ibidem*.

<sup>581</sup> I. C. Barling, «*Outillage mécanique des ports*», (Grande-Bretagne). Cf. *Idem, ibidem*.

<sup>582</sup> R. Blumcke, «*Dragues à grande puissance et dispositifs pour enlever les roches sous eau*» (Allemagne). Cf. *Idem, ibidem*.

<sup>583</sup> *Compte rendu des travaux du XIII<sup>e</sup> Congrès*, Londres, 1923, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1924.

	<p>nos navios ou nas docas. Apetrechamento mecânico dos portos. Manipulação mecânica das mercadorias. Carga e transporte entre os navios e os diversos locais de depósitos e armazenamento (ao ar livre, em telheiros,...)</p> <p><u>Algumas questões tratadas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Betão e betão reforçado. Aplicação a trabalhos hidráulicos, formas de assegurar a sua preservação e resistência ao desgaste provocado pela água.</li> <li>-Utilização de combustível líquido na navegação e as suas consequências.</li> <li>-Recurso às marés para produção de energia, para iluminação dos portos e utilização das suas ferramentas e equipamentos.</li> <li>-Progressos alcançados na iluminação e sinalização costeiras; estandardização da linguagem marítima de sinalização.</li> </ul> <p>-Foram apresentadas 41 comunicações.</p> <p><u>Excursões:</u> visita ao Castelo de Windsor, à Corte de Taplow e ao rio Tamisa; visitas aos portos de Southampton, Manchester, Bristol e Liverpool.</p>
<p><b>XIV Congresso</b><sup>584</sup> Cairo (Egipto) 9 - 14 Dezembro de 1926</p>	<p><u>1ª Secção: Navegação Interior.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Progressos feitos no estudo e construção de barragens. Relação com a navegação.</li> <li>2. Exploração técnica e comercial de vias navegáveis. Organização de transportes (impostos, taxas, tarifas, energia elétrica, irrigação...)</li> </ol> <p><u>Algumas questões tratadas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Normas, dimensões, organização e equipagem dos portos interiores. Ligações com a rede de caminho-de-ferro. Organização de alfândegas e postos sanitários. Proteção contra gelo.</li> </ul> <p><u>2ª Secção: Navegação Oceânica.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. a) Docas de grande profundidade em mares sem marés. Custos. b) Quebra-mares e molhes em mares sem marés. Custos.</li> <li>2. Portos de pesca. Organização geral e normas para a sua construção.</li> </ol> <p><u>Algumas questões tratadas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Grandes canais marítimos. Dimensões principais. Manutenção das profundidades. Estatísticas de tráfego.</li> <li>-Receção e armazenamento de combustível líquido. Precauções contra incêndio. Distribuição de combustíveis líquidos nos portos.</li> <li>-Dragagens intensivas por sucção, especialmente em mar agitado.</li> </ul> <p>-Foram apresentadas 86 comunicações.</p> <p><u>Excursões:</u> passeio pelo Nilo até Saqqara; visita à barragem do Delta no norte do Egipto e ao canal do Suez e Port Said.</p>
<p><b>XV Congresso</b><sup>585</sup> Veneza (Itália) 12 - 23 Setembro de 1931</p>	<p><u>1ª Secção: Navegação Interior.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Infiltrações de água nas fundações e margens das vias navegáveis. Formas de as evitar e corrigir.</li> <li>2. Regularização e canalização de rios e ribeiras. Resultados obtidos com as modificações feitas a fundos, caudais e leitos.</li> <li>3. Progressos feitos em anos recentes sobre a organização e exploração de trabalhos de navegação em canais e rios canalizados, e no planeamento das acessibilidades.</li> </ol> <p><u>Algumas questões tratadas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Portos interiores: organização geral. Tipos de docas. Tipo de equipamentos mecânicos para carga e descarga dos navios. Proteção contra o gelo. Ligações com o caminho-de-ferro. Custos de estabelecimento e exploração.</li> <li>-Estudo de questões hidrotécnicas através de pesquisas de laboratório em modelos à escala reduzida. Comparação dos resultados destes estudos com</li> </ul>

<sup>584</sup> *Compte rendu des travaux du XIV<sup>e</sup> Congrès, Le Caire, 1926*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1927.

<sup>585</sup> *Compte rendu des travaux du XV<sup>e</sup> Congrès, Venise, 1931*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1932.

	<p>os obtidos através da observação direta dos fenómenos naturais.</p> <p><u>2ª Secção: Navegação Oceânica.</u></p> <p>1. Linhas de caminho-de-ferro com acesso a portos e caminhos-de-ferro instalados em portos.</p> <p>2. Defesa costeira contra o mar.</p> <p><u>Algumas questões tratadas:</u></p> <p>-Administração de portos comerciais. Organização de vários serviços de construção, manutenção e operação. Portos-francos e zonas francas nos portos; condições de criação, instalação, dimensões e exploração. Resultados obtidos.</p> <p>-Aplicação de betão armado em trabalhos de navegação marítima.</p> <p>-Foram apresentadas 97 comunicações.</p> <p><u>Excursões:</u> visita aos trabalhos em curso no rio Pó e a Trieste, Génova, Roma, Nemi, Bari, Nápoles e Capri.</p>
--	--

Os Congressos de Navegação foram, a nosso ver, **verdadeiros instrumentos de transmissão de conhecimento e espaços de transferência de tecnologia!**

Um estudo dedicado a fazer a história destes Congressos, no quadro da engenharia hidráulica e portuária, permitirá seguramente lançar luz sobre importantes aspetos relacionados com a transferência de conhecimento técnico-científico, que ajudarão a explicar e a perceber melhor o porquê de certas escolhas, feitas pelas diversas nações, em determinados momentos da sua história marítima e portuária. Um estudo deste escopo será talvez mais ajustado se for efetuado por uma equipa pluridisciplinar, de modo a que melhor se capitalizem resultados. Contudo, julgamos que, *quiçá*, um projeto de Pós-Doutoramento dedicado a este tema, numa perspetiva comparativa, poderá originar, também, interessantes *outputs*.

#### **4.3.3. Breves considerações.**

- O número de comunicações apresentadas nos Congressos foi aumentando sempre, o que revela, desde logo, um maior interesse por parte dos membros participantes em partilhar soluções e ideias, e em suscitar o debate;

- Os temas e questões em análise tornaram-se mais complexos, à medida que se foram também tornando mais complexos os sistemas portuários e mais rápidas e exigentes as transformações ao nível das embarcações/navegação e das transações comerciais;

- Ao longo das diferentes edições dos Congressos, é bastante visível o acompanhar da evolução das preocupações da classe engenheira e técnica, ao nível das dimensões das embarcações e dos impactos no sector portuário;

- Algumas das questões foram abordadas várias vezes, em momentos diferentes, por duas razões: 1) inexistência de uma resposta clara e definitiva, (o que atesta a falta de conhecimento técnico generalizado sobre determinado problema ou questão)<sup>586</sup>; 2) evolução galopante numa área específica, que requer, por isso, frequente 'atualização';

- As questões que foram sendo colocadas não se cingiram apenas a materiais e técnicas. Estavam presentes também outro tipo de preocupações como: custos com obras de melhoramento e possibilidades de retorno; opções experimentadas e resultados obtidos em termos das taxas, impostos ou tarifas cobradas; opções testadas quanto à exploração e administração de canais e portos;...

- Foi reiterada várias vezes a importância da ligação de canais e portos interiores com a rede de caminho-de-ferro;

- A questão da energia elétrica associada ao aproveitamento da força das águas começa a surgir com interessante peso a partir de 1892;

- As visitas de estudo programadas permitiram conhecer *in loco* algumas das mais importantes estruturas portuárias e hidráulicas dos séculos XIX e XX!

#### 4.4. A participação portuguesa na PIANC

Todas as alterações a que nos fomos referindo nesta terceira parte, induzidas pela Revolução Industrial, impactaram, também, a realidade portuguesa. Os portos portugueses viram-se igualmente confrontados com os novos desafios introduzidos pelos tamanhos cada vez maiores das embarcações e, progressivamente, também, com a necessidade de realizar todas as operações portuárias com a menor demora possível. É notório, de resto, um sincronismo entre Portugal e os demais países ao nível da chegada das novidades.

---

<sup>586</sup> É então caso para perguntar: como se planeava e projetava um porto, ou alguma das suas infraestruturas competentes, nos começos do século XX? (...) das metodologias ainda em uso por alturas de 1900 dois aspetos merecerão, em especial, ser sublinhados: o avanço faseado e cauteloso, aprendendo com a própria solução à medida que era posta em prática, e a analogia com "casos de estudo" conhecidos. Todavia, é preciso notar que, nos finais do século XIX, a engenharia portuária portuguesa, e a de qualquer outro país, não dispunha ainda de meios de avaliação prévia do grau de tranquilidade duma bacia portuária criada por obras de abrigo, situação que, aliás, se manteve pelas primeiras décadas do século seguinte. Cf. Ildeberto Mota Oliveira, "Engenharia costeira e portuária", in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, Vol. II, *ob.cit.*, pp. 295-296.

Contudo, tal facto não significa que as soluções tentadas *lá fora* fossem também as mesmas tentadas em Portugal, ou que tivessem sido testadas seguindo exatamente os mesmos moldes e critérios, ou dentro dos mesmos *timings*.<sup>587</sup>

De facto, a realidade política e económica portuguesas, com a mudança de regime político, a constante ameaça da bancarrota, a instabilidade social, as crises políticas, o descalabro económico, a guerra... imprimiram, necessariamente, diferentes contornos na evolução do sector portuário nacional. Não obstante, e ainda que a aplicação ou os *timings* da aplicação dessas respostas e soluções, tenham sido diferentes, o que importa identificar, neste ponto, é a *permeabilidade*, entenda-se, a existência ou inexistência, de um conhecimento efetivo acerca do que se fazia noutras nações e de quais eram as respostas que iam sendo dadas, noutros países, para problemas semelhantes.

#### **4.4.1. Delegados do Governo Português e das coletividades portuguesas**

A participação portuguesa na PIANC iniciou-se, logo em 1885<sup>588</sup>, aquando da realização, em Bruxelas, do I Congresso Internacional de Navegação. O Governo português nomeou Jean Veríssimo Mendes Guerreiro<sup>589</sup>, como seu delegado enviando-o ao Congresso com o propósito de perceber o tipo de assuntos que seriam abordados nesta nova iniciativa.

Obviamente, questões relacionadas com melhoramentos portuários, novas dimensões das embarcações, formas de exploração e administração de portos, desenvolvimento de rios e vias navegáveis,... eram questões que interessavam bastante a Portugal. Razão pela qual não só a participação portuguesa nos Congressos de Navegação se manteve sempre constante, como também o número dos participantes portugueses aumentou de ano para ano.

---

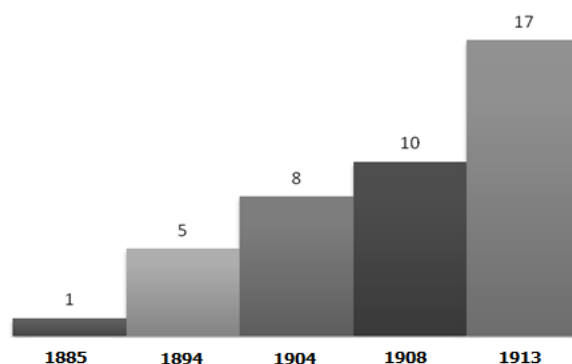
<sup>587</sup> Cf. Ana Prata, *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*, *ob.cit.*, p. 84.

<sup>588</sup> Uma nota para lembrar que a PIANC passa oficialmente a existir apenas a 3 de Agosto de 1900, tendo a associação de Portugal, enquanto membro oficial da PIANC, sido formalizada a 3 de Fevereiro de 1902.

<sup>589</sup> Inspetor-geral dos Serviços de Obras Públicas de Lisboa.



**GRÁFICO 4**  
**Membros portugueses da PIANC (1885-1913)**  
 (Coletividades e membros individuais)



Fonte: Elaboração Própria. Arquivo PIANC.

A tabela abaixo identifica os delegados do Governo português, nomeados para representar o País nos Congressos de Navegação, entre 1885 e 1931.

Os indivíduos escolhidos estavam por norma ligados aos serviços de obras públicas, aos serviços hidráulicos, à engenharia, à navegação ou aos portos. Alguns dos delegados apresentaram, inclusivamente, comunicações em algumas das edições dos Congressos, como veremos adiante, onde se referiram e teceram considerações sobre a situação dos portos nacionais.

**QUADRO 45**  
**Delegados do Governo Português aos Congressos**  
 (1885-1931)

Ano	Congresso	Delegados
1885	I	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro <sup>590</sup>
1886	II	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro
1888	III	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro
1890	IV	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro
1892	V	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro
1894	VI	Conde de M. Tovar <sup>591</sup>
1898	VII	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro
1900	VIII	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro
1902	IX	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro
1905	X	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro
1908	XI	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro
1912	XII	(faltou apontar um substituto)
1923	XIII	Capitão F.A. Branco <sup>592</sup>

<sup>590</sup> Inspetor-geral dos Serviços de Obras Públicas de Lisboa; Engenheiro-chefe de Obras Públicas e Diretor dos Edifícios Públicos.

<sup>591</sup> Enviado extraordinário e Ministro plenipotenciário de sua Majestade o Rei de Portugal neste ano.

<sup>592</sup> Adido Naval em Lisboa.

1926	XIV	Manuel Roldan y Pego <sup>593</sup> J. de M. Belard da Fonseca <sup>594</sup> A. Suaréz <sup>595</sup> A. de M. Cid Perestrello <sup>596</sup> José Cromwell Camossa Pinto <sup>597</sup>
1931	XV	A. de M. Cid Perestrello Castro Ferreira Alberto <sup>598</sup> Poole Costa Marques Leopoldo <sup>599</sup>

Fonte: Elaboração Própria. Arquivo PIANC.

\* \* \*

Embora os Congressos de Navegação tenham tido início em 1885, decidindo-se, desde logo, que os interessados em associar-se deveriam efetuar o pagamento de uma cota anual, (que seria utilizada para assegurar a realização das edições seguintes do Congresso), a existência efetiva da PIANC, enquanto Associação, apenas se materializou a 3 de Agosto de 1900, como, aliás, deixámos já explicitado anteriormente.

A partir desta data, instalou-se, em Bruxelas, a *Comissão Internacional Permanente* e entraram em plena atividade, o *Bureau Exécutif* e o *Bureau Permanent*. Os Estatutos reguladores da PIANC, em versão final, seriam aprovados cerca de dois anos depois, a 2 de Julho de 1902.

A tabela abaixo identifica, para o período 1885-1931, não só as coletividades portuguesas que eram membros associados da PIANC, pagando cotas anuais inferiores a 100 francos, como lista, também, o nome dos delegados representantes dessas coletividades, em cada ano.

Há, de resto, instituições que marcam presença nestes primórdios da PIANC desde a primeira hora, e que não poderiam, aliás, estar ausentes destes assuntos. São elas: a Sociedade de Geografia de Lisboa, a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses e a Associação Comercial de Lisboa.

De destacar, é também a participação da Exploração do Porto de Lisboa e da Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto, a partir de 1913. Note-se que a participação destas duas entidades se começa a fazer no período republicano, onde, como anteriormente

<sup>593</sup> Engenheiro; Diretor Geral de Minas e de Serviços Geológicos.

<sup>594</sup> Engenheiro Civil; Professor no Instituto Superior Técnico.

<sup>595</sup> Encarregado dos Negócios de Portugal no Egipto (Alexandria).

<sup>596</sup> Engenheiro-Diretor do Porto de Setúbal.

<sup>597</sup> Engenheiro da Administração-Geral dos Serviços Hidráulicos.

<sup>598</sup> Capitão de Vaisseau; Chefe da Missão Naval Portuguesa a Trieste.

<sup>599</sup> Engenheiro Civil.

mostrámos, começou a ser progressivamente notória uma maior preocupação com o *planear* e *coordenar* do desenvolvimento dos portos nacionais.

As questões ligadas à destruição de florestas e secagem de pântanos, e à regularização de margens e caudais dos rios, cativaram também o interesse do Instituto Agronómico de Lisboa, na edição de 1926.

**QUADRO 46**  
**Delegados das Coletividades Portuguesas (1885-1931)**

Ano	Delegados		Coletividades
1885-1893	SEM DADOS PARA ESTE PERÍODO		
1894	Adolfo Loureiro Conde de M. Tovar	J. P. Sousa Gomes <sup>600</sup>	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses
1898	Adolfo Loureiro Mendes Guerreiro	J. P. Sousa Gomes	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses
1900	Adolfo Loureiro Mendes Guerreiro	J. P. Sousa Gomes	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses
1904	Adolfo Loureiro Mendes Guerreiro J. P. Sousa Gomes	José Maria Cordeiro de Sousa <sup>601</sup> Manuel Roldau <sup>602</sup>	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses Associação Comercial de Lisboa
1905	Adolfo Loureiro Mendes Guerreiro J. P. Sousa Gomes	José Maria Cordeiro de Sousa Manuel Roldau	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses Associação Comercial de Lisboa
1906	Adolfo Loureiro Mendes Guerreiro J. P. Sousa Gomes	José Maria Cordeiro de Sousa Manuel Roldau	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses Associação Comercial de Lisboa
1907	Adolfo Loureiro Mendes Guerreiro J. P. Sousa Gomes	José Maria Cordeiro de Sousa Manuel Roldau	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses Associação Comercial de Lisboa
1908	Adolfo Loureiro Mendes Guerreiro J. P. Sousa Gomes José Maria Cordeiro de Sousa	Manuel Roldau José Maria Mello e Matos <sup>603</sup> João da Costa Couraça <sup>604</sup>	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses Associação Comercial de Lisboa
1909	Adolfo Loureiro Mendes Guerreiro J. P. Sousa Gomes José Maria Cordeiro de Sousa	Manuel Roldau José Maria Mello e Matos João da Costa Couraça	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses Associação Comercial de Lisboa
1910	Adolfo Loureiro Mendes Guerreiro J. P. Sousa Gomes José Maria Cordeiro de Sousa	Manuel Roldau José Maria Mello e Matos João da Costa Couraça António Belard da Fonseca <sup>605</sup>	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses Associação Comercial de Lisboa
1911	Adolfo Loureiro Mendes Guerreiro J. P. Sousa Gomes José Maria Cordeiro de Sousa Manuel Roldau	José Maria Mello e Matos João da Costa Couraça António Belard da Fonseca L. Strauss <sup>606</sup> José Ribeiro de Almeida <sup>607</sup>	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses Associação Comercial de Lisboa
1912	José Maria Cordeiro de Sousa Manuel Roldau José Maria Mello e Matos João da Costa Couraça	António Belard da Fonseca L. Strauss José Ribeiro de Almeida Francisco Ramos Coelho <sup>608</sup>	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses Associação Comercial de Lisboa

<sup>600</sup> Membro do Conselho Superior de Obras Públicas; Inspetor-geral de Obras Públicas.

<sup>601</sup> Engenheiro-chefe e diretor dos Serviços Fluviais e Marítimos (3ª secção).

<sup>602</sup> Engenheiro Civil e de Minas.

<sup>603</sup> Engenheiro Civil.

<sup>604</sup> Conselheiro; Engenheiro no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

<sup>605</sup> Engenheiro Civil e de Minas.

<sup>606</sup> Diretor da Exploração do Porto de Lisboa.

<sup>607</sup> Engenheiro Civil e de Minas.

	J. P. Sousa Gomes	M. Sousa Machado <sup>609</sup>	
1913	José Maria Cordeiro de Sousa Manuel Roldau José Maria Mello e Matos João Henrique von Hafe <sup>610</sup> João da Costa Couraça J. P. Sousa Gomes	António Belard da Fonseca L. Strauss José Ribeiro de Almeida Francisco Ramos Coelho M. Sousa Machado Manuel Roldan y Pego <sup>611</sup>	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses Associação Comercial de Lisboa Conselho de Administração do Porto de Lisboa Junta Autónoma das Obras da Cidade do Porto
1926	A. de M. Cid Perestrello Capitão F.A.Branco <sup>612</sup> A. da Silva Simões <sup>613</sup> A. Mayer <sup>614</sup> Manuel Monteiro <sup>615</sup> José Ribeiro de Almeida <sup>616</sup>	R. da Costa Couvreur <sup>617</sup> M. Mendes Norton <sup>618</sup> A. da Silva Simões <sup>619</sup> E. Torres <sup>620</sup> Manuel Roldan y Pego	Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses Associação Comercial de Lisboa Instituto Agronómico de Lisboa Conselho de Administração do Porto de Lisboa Junta Autónoma das instalações marítimas do Porto
1931	A. de M. Cid Perestrello Castro Ferreira Albert Poole Costa Marques Leopoldo Castro Ferreira Alberto <sup>621</sup>		Sociedade de Geografia de Lisboa Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses Associação Comercial de Lisboa Conselho de Administração do Porto de Lisboa Junta Autónoma das instalações marítimas do Porto

Fonte: Elaboração Própria. Arquivo PIANC.

De acordo com os Estatutos da PIANC, as coletividades podiam designar um **delegado oficial, com direito a voto** nas reuniões da PIANC, por cada 100 francos pagos anualmente. Contudo, nenhuma das associações portuguesas, entre 1885 e 1931, pagou essa quantia anual. Os únicos delegados oficiais portugueses com direito a voto foram os designados diretamente pelo Governo. Note-se que, por cada delegado apontado pelo Governo, Portugal tinha de pagar uma cota anual de 250 francos.

Uma nota para referir que existiam também alguns membros da PIANC *a título pessoal*, por Portugal<sup>622</sup>, contudo, não nos foi possível efetuar esse levantamento.

Os portugueses que vemos afetos a estes assuntos são, sem espanto, homens ligados às obras públicas, aos portos e caminhos-de-ferro, e ao mundo do comércio e navegação. Alguns deles, à época, eram figuras de destacada importância no sector da engenharia portuária, tendo

<sup>608</sup> Engenheiro-Diretor da Exploração do Porto de Lisboa.

<sup>609</sup> Engenheiro ao serviço do porto do Douro.

<sup>610</sup> Engenheiro; Diretor do Porto e dos Caminhos-de-ferro de Lourenço Marques (África Oriental).

<sup>611</sup> Engenheiro de Minas, Chefe da Circunscrição mineira do sul.

<sup>612</sup> Adido naval em Lisboa.

<sup>613</sup> Engenheiro Civil.

<sup>614</sup> Professor no Instituto Agronómico de Lisboa.

<sup>615</sup> Juiz no Tribunal misto de Alexandria.

<sup>616</sup> Engenheiro Civil e de Minas.

<sup>617</sup> Engenheiro-chefe da Divisão de Postos e Telégrafos.

<sup>618</sup> Capitão de Fragata da Marinha de Guerra.

<sup>619</sup> Engenheiro Civil.

<sup>620</sup> Engenheiro Civil e Inspetor de Obras Públicas.

<sup>621</sup> Comandante e Delegado da PIANC pela Sociedade de Geografia de Lisboa.

<sup>622</sup> São referidos anualmente na secção de cotas pagas por *Membros a título pessoal*, ou seja, membros associados sem relação com coletividades e sem nomeação por parte do Governo. Cf. *Liste des membres - 1908*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Imprimerie des Travaux Publics, 1909, Bruxelas, p. 132.

desempenhado determinante papel no rumo seguido pelo País para o desenvolvimento dos seus portos nacionais. Referimo-nos, por exemplo a: Adolfo Loureiro, Mendes Guerreiro, Mello e Matos, Cordeiro de Sousa e Cid Perestrello.

A partir de 3 de Agosto de 1900, altura em que formalmente começou a existir a PIANC, passou também a funcionar a Comissão Internacional Permanente.

A Comissão Internacional Permanente era composta por representantes/delegados dos diversos países membros que integravam a PIANC. Sendo que, cada país membro podia eleger um delegado por cada 1000 francos pagos anualmente, até a um máximo de 10 delegados. Porém, todos os países que pagassem anualmente uma cota mínima de 250 francos tinham direito a eleger um delegado.

No caso português, apesar de não termos encontrado fonte documental que permitisse identificar inequivocamente os membros portugueses da Comissão para todos os anos em análise, julgamos que muito provavelmente Portugal esteve sempre representado. Suporta esta nossa teoria o facto de Portugal ter sempre pago anualmente cotas superiores à cota mínima exigida de 250 francos.<sup>623</sup>

A tabela abaixo identifica a presença portuguesa na *Comissão Internacional Permanente* da PIANC.

**QUADRO 47**  
**Membros da Comissão Internacional Permanente da PIANC**  
**(1900-1926)**

Ano	Portugueses membros da CIP
1900	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro
1901-1903	Sem dados
1904-1911	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro
1912	Sem dados
1913-1925	Manuel Roldan y Pego Manuel Roldan y Pego
1926	José Ribeiro de Almeida E. Torres

**Fonte:** Elaboração Própria. Arquivo PIANC.

---

<sup>623</sup> Atente-se no Quadro 45: Delegados do Governo Português aos Congressos (1885-1931).

#### 4.4.2. Comunicações portuguesas apresentadas nos Congressos de Navegação

No que diz respeito à participação portuguesa nos Congressos de Navegação propriamente ditos, no período 1885-1912, há a referir a apresentação de cinco comunicações, em cinco edições diferentes dos Congressos.

A saber:

Ano	Congresso	Relator	Comunicação apresentada
1892	V	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro	«Le Tage Portugais.»
1894	VI	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro	«Influence de la forme des bateaux et de l'état sur leur surface sur la résistance à la traction.»
1898	VII	-	«Nouvelles installations maritimes du port de Lisbonne.»
1900	VIII	Jean Veríssimo Mendes Guerreiro	«Travaux les plus récents exécutés dans les principaux ports littoraux ou maritimes de Portugal.»
1902	IX	J. C. da Costa	«Ports de la côte occidentale du Portugal.»

Fonte: Elaboração Própria. Arquivo PIANC.

#### 4.4.3. Permeabilidades e contágios?

A partilha da experiência portuguesa quanto às opções de desenvolvimento e soluções tentadas nos portos portugueses, no seio de um *fórum técnico* como este, dos Congressos de Navegação, alargou efetivamente horizontes e possibilitou que se fossem achando respostas e adotando novas soluções para problemas e desafios que eram, de resto, comuns a vários outros países.

É inegável que a *permeabilidade* existiu.

A participação portuguesa na PIANC permitiu:

- » um conhecimento efetivo acerca de soluções novas para problemas novos, comuns a várias nações;
- » um aprofundamento das competências dos quadros da engenharia portuguesa;
- » um conhecimento efetivo acerca do que ocorria noutros portos, por via das discussões e debate nos Congressos;

» um acesso a visitas de estudo e excursões a portos *de topo*, que possibilitavam no âmbito de cada Congresso, um conhecimento privilegiado sobre o que de mais avançado se testava e construía a nível portuário e hidráulico;

» uma atualização constante de técnicas, tecnologias e conhecimento científico.

Lembremos ainda que a PIANC, além de se dedicar à organização dos Congressos, atuou também, decisivamente:

» na uniformização de estatísticas;

» na pesquisa e estudo de vários problemas de engenharia portuária, hidráulica;

» na promoção da criação de comissões técnicas e de comissões de estudo;

» no desenvolvimento e incentivo à criação de laboratórios (em associação a Universidades e Institutos vários) para definir boas práticas no modo de construção de quebra-mares (tendo em conta as condicionantes naturais do local de implantação); para perceber o impacto da força das ondas; para testar a resistência de materiais; ou para avaliar o desempenho de diferentes estruturas hidráulicas, com recurso a modelos à escala reduzida (!)<sup>624</sup>.

Portugal beneficiou, de resto, de todos estes estudos, uniformizações, pesquisas e desenvolvimentos.

\* \* \*

No que toca às questões marítimas e portuárias, a PIANC foi, efetivamente, o mais importante organismo internacional ao nível da partilha de experiências e conhecimentos técnico-científicos, entre finais do século XIX e meados do século XX<sup>625</sup>.

Portugal participou, desde 1885, no empolgante caminho que levou à criação efetiva da PIANC, em 1900, marcando sempre presença em todos os Congressos Internacionais de Navegação organizados entre 1885 e 2017(!), e sendo, por duas vezes, País anfitrião das edições dos Congressos. A saber: XVII Congresso, em 1949, realizado em Lisboa, e XXXI Congresso, em 2006, realizado no Estoril.

---

<sup>624</sup> Cf. *Centenaire de l'Association...*, *ob.cit.*, pp.141-148.

<sup>625</sup> Cf. Bob Reinalda, *Routledge History of International Organizations, From 1815 to the present day*, Routledge, New York, 2009.

#### 4.4.4. A Engenharia portuguesa e o contacto com a PIANC: breves notas

Neste contexto, é importante sublinhar o crucial papel que tiveram os engenheiros portugueses, em todo o processo de desenvolvimento dos portos nacionais. De facto, neste período, houve uma progressiva assunção, por parte do Estado português, quanto à indispensabilidade da participação dos engenheiros portugueses na *definição e condução das políticas de desenvolvimento do País*<sup>626</sup>.

O apelo constante à engenharia portuguesa, nestes anos, atuou como derradeiro impulso ao seu desenvolvimento.

A criação do Corpo de Engenharia Civil e Auxiliares, em 1864<sup>627</sup>, e a constituição, em 1869, da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, possibilitaram, por um lado, uma progressiva consciencialização da importância do papel do engenheiro na prossecução do desenvolvimento material do País, e, por outro lado, permitiram a definição de um espaço específico de partilha de conhecimentos e divulgação de saberes. Deste modo, ia-se assistindo ao desenvolvimento de um grupo especializado, ligado ao trabalho técnico<sup>628</sup>.

Na verdade, a Regeneração, *ao considerar o universo técnico como meio privilegiado de implementação da sua política desenvolvimentista, (...) traz para a ribalta a figura do engenheiro empenhado, através da sua proficiência profissional*<sup>629</sup>. E de facto, *pela sua capacidade e vontade de intervenção nas estruturas materiais do País, os engenheiros oitocentistas ajudaram a traçar as linhas de uma nova mentalidade que confiava na ciência e na técnica como os pilares do progresso*<sup>630</sup>. Maria Paula Diogo e Ana Cardoso de Matos consideram mesmo que foi no século XIX que se operou a decisiva *afirmação da figura do engenheiro não militar em Portugal*.<sup>631</sup> *O tradicional perfil híbrido (militar e civil) do engenheiro português torna-se, pois, cada vez menos adequado à realidade portuguesa. Com a*

---

<sup>626</sup> Cf. Maria Fernanda Rollo, “Engenharia e história: Percursos Cruzados”, in *ob.cit.*, p. 32.

<sup>627</sup> Extinto em 1868.

<sup>628</sup> Sobre este assunto leia-se: Maria Paula Diogo e Ana Cardoso de Matos, “Jogos de identidade. Dois séculos na formação e na prática dos engenheiros portugueses (séculos XVIII-XIX)”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. I, *ob.cit.*, pp.180-199; Maria de Lurdes Rodrigues, “O papel social dos engenheiros”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. I, *ob.cit.*, pp.82-107; Sérgio Grácio, “Notas sobre a emergência e a consolidação do ensino da engenharia”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. I, *ob.cit.*, pp.230-239; e Maria Fernanda Rollo, “Engenharia e história: Percursos Cruzados”, in *Engenho e Obra...*, *ob.cit.*, pp. 31-55.

<sup>629</sup> Cf. Maria Paula Diogo e Ana Cardoso de Matos, “Jogos de identidade. Dois séculos na formação e na prática dos engenheiros portugueses (séculos XVIII-XIX)”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. I, *ob.cit.*, p.199.

<sup>630</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>631</sup> Cf. Maria Paula Diogo e Ana Cardoso de Matos, “Jogos de identidade. Dois séculos na formação e na prática dos engenheiros portugueses (séculos XVIII-XIX)”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. I, *ob.cit.*, p.187.



*progressiva identificação do processo de modernização de Portugal com a execução de grandes obras públicas, a engenharia civil (no sentido de não militar) autonomizou-se, tomou consciência da sua especificidade e começou a sedimentar uma identidade própria.*<sup>632</sup>

Porém, em Portugal, o ensino de engenharia fora da esfera militar, ocorreu tardiamente, comparativamente a outros países, razão pela qual vários engenheiros portugueses complementavam a sua formação<sup>633</sup> no estrangeiro, nomeadamente na Escola de Pontes e Calçadas de Paris. Não obstante, esta formação, no estrangeiro, abrangia um grupo restrito de engenheiros portugueses, continuando a sentir-se *a falta de uma formação específica na área da engenharia civil*<sup>634</sup> em território nacional. Lacuna que apenas foi preenchida, já no período da Iª República, com a criação do Instituto Superior Técnico<sup>635</sup>, em 1911.

De qualquer das formas, o século XIX modificou, profundamente, *a estrutura e o papel do engenheiro em Portugal*<sup>636</sup>. E, de resto, o teor das intervenções e melhoramentos nos portos nacionais, tributários das capacidades da engenharia, foi refletindo as evoluções que, simultaneamente, ocorriam no quadro da engenharia nacional<sup>637</sup> e mundial.

As missões de estudo que vários engenheiros portugueses realizaram a outros portos europeus<sup>638</sup>, e a participação em exposições, conferências e congressos internacionais contribuíram, profundamente, para o alargamento de horizontes e para o aperfeiçoar de conhecimentos e competências da engenharia portuguesa, colocando Portugal em contacto com as soluções adotadas noutros países.

É, precisamente, neste contexto que se insere e que deve ser entendida a participação portuguesa na PIANC, uma participação que, como deixámos já explicitado anteriormente,

---

<sup>632</sup> Cf. Ana Cardoso de Matos, Maria Luísa Santos, Maria Paula Diogo, “Obra, engenho e arte nas raízes da engenharia em Portugal”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. II, *ob.cit.*, p. 20.

<sup>633</sup> Lembremos também, neste ponto, as viagens e missões de estudo a portos estrangeiros de alguns engenheiros portugueses, e os contactos estabelecidos e mantidos com associações estrangeiras congêneres da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses.

<sup>634</sup> Cf. Ana Cardoso de Matos, Maria Luísa Santos, Maria Paula Diogo, “Obra, engenho e arte nas raízes da engenharia em Portugal”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. II, *ob.cit.*, p. 15.

<sup>635</sup> O qual se constituiu como «(...) marco decisivo na afirmação do ensino da engenharia, pela qualidade do ensino e pelos métodos pedagógicos e avaliativos que aí foram introduzidos». Cf. Ana Cardoso de Matos, Maria Luísa Santos, Maria Paula Diogo, “Obra, engenho e arte nas raízes da engenharia em Portugal”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. II, *ob.cit.*, p. 18.

<sup>636</sup> *Idem, ibidem*, p. 20.

<sup>637</sup> E também internacional. De referir que o protagonismo dos engenheiros enquanto ‘construtores da obra pública’ se irá manter no período seguinte.

<sup>638</sup> Veja-se: A. Luciano de Carvalho, “Trabalhos Marítimos: melhoramento e conservação do porto de Bordeaux”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo I, nº 9, Setembro, 1870, pp. 253-260; Manuel Afonso de Espregueira, “Missão de Estudo ao porto de Antuérpia”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVIII, 1887, nºs 209-210, Maio-Junho, pp.125-166; nºs 211-212, Julho-Agosto, pp. 205-243; Adolfo Loureiro, “O Arquipélago das Canárias. Conferência feita na Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses na sessão ordinária de 5 de Fevereiro de 1898.”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXIX, nºs 343-345, Julho-Setembro, 1898, pp. 265-296. E ainda: Adolfo Loureiro, *Estudos sobre alguns portos comerciais da Europa, Ásia, África e Oceânia e sobre diversos serviços concernentes à engenharia civil*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1885.

impactou decisivamente a transferência do saber técnico-científico, possibilitando à engenharia portuguesa um atualizar e aprofundar constantes de conhecimentos.

A participação portuguesa na PIANC trouxe benefícios e vantagens, e possibilitou muitas aprendizagens que acabaram, de certa forma, por '*moldar*' ou até mesmo por '*orientar*', (entenda-se, *guiar indiretamente por contágio de ideias*), o desenvolvimento dos portos portugueses.

A aquisição de conhecimento não é, nunca, inócua.

## CONCLUSÕES

*«Le véritable voyage de découverte ne consiste pas à chercher de nouveaux paysages, mais à avoir de nouveaux yeux.»*

Marcel Proust, *A La Recherche du Temps Perdu*, Gallimard, 2002.

Nas palavras de Marcel Proust, é preciso "*avoir de nouveaux yeux*". E foi efetivamente com o olhar e as ferramentas do historiador que olhámos para o passado, procurando compreender a história dos portos portugueses, numa "*véritable voyage de découverte*".

Nas suas linhas essenciais, este trabalho procurou acompanhar o desenvolvimento portuário português no período da I República (1910-1926). A escassas linhas do final, impõe-se-nos extrair dele algumas conclusões que permitam apreender o alcance da nossa análise e sistematizar as principais ideias por nós abordadas.

1. Os portos são essenciais ao progresso económico de qualquer região ou país. A importância do sector portuário ganhou expressão à medida que o desenvolvimento do comércio, da indústria e das relações comerciais internacionais se foram intensificando (consequência das grandes transformações operadas desde o século XIX nos meios de comunicação e transporte). Crescentes volumes de tráfego, embarcações cada vez maiores, o aumento das trocas e transações comerciais e o progressivo aceleração dos transportes marítimos exigiram transformações ao nível das infraestruturas portuárias, e conduziram à aposta em novas soluções de administração e exploração portuárias.

2. Nem a Monarquia, nem a República foram capazes de definir um rumo assertivo e unívoco, atinente a assegurar ou garantir o desenvolvimento contínuo, constante, dos portos nacionais. A definição de uma política portuária na verdadeira aceção do termo ocorreu apenas após o 28 de Maio de 1926.

Note-se, contudo, que:

a) entre os finais do século XIX e inícios do século XX, as outras nações não tinham, também, uma política de portos definida e legislada, sendo, por isso, o que se passava em Portugal, uma situação comum à época. É fácil, de resto, olharmos para trás e *notarmos a falta* dessa política portuária. No entanto, o que se passava em Portugal era, ao tempo, comum a vários outros países. A necessidade de definição de uma política portuária surgiu *com o tempo*,

na sequência do *adensar da complexidade e importância* que se foi reconhecendo ao sector portuário;

b) o facto de não ter existido, antes de 1926, nenhum diploma legislativo, em Portugal, que efetivamente definisse uma política portuária ou que adjudicasse verbas, segundo prioridades previamente definidas, para o melhoramento, renovação ou apetrechamento dos vários portos do País, não significa que não se tivessem feito importantes avanços no desenvolvimento do sector portuário do nacional, ou que não tivesse ido surgindo uma progressiva consciência de que a resolução de *pequenos problemas aqui e acolá*, consubstanciava um mero *remedeio e resposta paliativa*, que não resolvia o quadro geral de necessidades de um sector que ganhava cada vez mais importância no quadro do comércio e da navegação mundiais;

c) o facto de, apenas depois de 1926, terem sido publicados os diplomas que vieram definir a política de portos portuguesa, tem de ser matizado. As *ideias não surgem no vácuo*, surgem sim por *contágio*, por *evolução* (progresso) ou por *oposição* (diferenciação). E uma das bandeiras da República nas suas campanhas/propaganda, foi efetivamente pôr termo à desregulação da monarquia. Queria fazer-se diferente. Queria mostrar-se obra feita e fazer-se avançar o País. A política portuária e os diplomas que foram publicados depois de 1926, vinham sendo maturados e preparados há já vários anos, e não foram, de resto, produto de uma *geração espontânea* ocorrida subitamente com a mudança de regime político. Foram, antes, o resultado de uma prolongada gestação, que decorreu ao longo da I República (e que nos foi possível ir acompanhando neste trabalho).

### 3. Da Monarquia para a República os portos foram entendidos de forma diferente.

No período monárquico, o sector portuário foi, persistentemente, olhado como *um fim em si mesmo*, daí a dificuldade em dotá-lo de uma visão integrada e de se definir um plano nacional de ação. As medidas locais, circunscritas, atuaram sempre como paliativos, não surgindo, por isso, como soluções regeneradoras, mas, antes, como remedeios. As intervenções levadas a cabo tinham propósitos circunscritos e focalizados, sendo delineadas caso a caso, sem uma estratégia de conjunto. As enormes quantias gastas com as obras em portos, por se querer *acudir a todas as urgências*, sem um qualquer planeamento que acautelasse o modo como se dava resposta às necessidades portuárias, levaram a que a despesa extraordinária não fosse um recurso de *exceção*, ou de emergência, mas, antes, *a regra*.

No período republicano, sabendo-se o que havia sido feito no período anterior, foi notória, desde logo, uma consciência *do fazer diferente* em relação ao sector portuário. Surgindo a ideia da *concentração* e do *aplicar reprodutivamente*.

Ao longo do período republicano vai notar-se, de resto, uma maior tendência de concentração de investimento nos dois principais portos nacionais (Lisboa e o sistema conjunto de Douro-Leixões), e vai apostar-se, definitivamente, no desenvolvimento do porto de Leixões enquanto porto comercial.

A I República inovou na tomada de consciência das necessidades de intervenção no sector portuário e na definição de princípios básicos atinentes à definição de um modelo de administração adequado à sua satisfação. Existiu, de facto, nas medidas tomadas e nas opções seguidas, um fio condutor e uma progressiva tomada de consciência das necessidades e potencialidades do sector portuário. A instabilidade política e económica que perpassaram por todo o período republicano não se sobrepuseram à existência de um trabalho continuado de aposta nos portos do País, diferente, a todos os títulos, daquilo que sucedeu durante a Monarquia Constitucional. No entanto, confrontada com uma conjuntura política e um contexto social adversos às suas ambições, as possibilidades de alteração efetiva do estado de coisas portuário acabaram por se encontrar, desde logo, limitadas.

4. A I Guerra e o pós-guerra tiveram um papel determinante na nova forma de olhar para os portos no período republicano. Talvez a sua maior herança tenha sido a evidência de que não era possível apostar em muitos grandes portos, nem dispersar verbas por todos eles. Valia mais ter poucos portos aptos às atuais exigências e necessidades da navegação e do comércio, do que não possuir um único porto com essas condições. Era indispensável concentrar recursos e energias num limitado número de portos, sem, contudo, esquecer os restantes que, a um nível mais local, mais regional, tinham também a sua importância. Perceber isto não foi complicado. O difícil foi passar desta constatação para a definição de um efetivo plano de ação.

A multiplicação das Juntas Autónomas que, entre 1914 e 1926, passaram de 2 para 14, tem de ser entendida num contexto de tentativa de mudança no terreno, sendo aqui evidente uma estratégia diferenciada por parte da República, no sentido de uma maior regulação do sector portuário. Contudo, os resultados efetivos, ficaram aquém do esperado. Apesar da maior autonomia administrativa, na prática, todas as decisões continuavam a depender, em grande medida, da aprovação do Governo, sendo também muito apertada a fiscalização e vigilância de todas as intervenções das Juntas ao nível de obras e melhoramentos. Por seu lado, a autonomia financeira, acabou também por não ser conseguida. As receitas das Juntas nunca foram suficientes para fazer face às suas necessidades e encargos, continuando, por isso, todos os melhoramentos e obras dependentes dos dinheiros públicos.

Uma nota para referir, que a *Exploração do Porto de Lisboa*, instituída ainda no tempo da Monarquia Constitucional, constituiu a primeira experiência nacional de uma administração portuária autónoma, no sentido de ser esta a primeira a obter receitas próprias com a exploração dos serviços portuários, tendo acabado, nesse sentido, por obter melhores resultados do que sucedeu, depois com o modelo das Juntas. (Com a criação da EPL Portugal tomou a dianteira e *deu cartas* nas opções seguidas no sector portuário; a EPL surgiu anos antes da *Port of London Authority*!).

5. De assinalar, são também os contributos da engenharia e do conhecimento técnico-científico para o desenvolvimento das infraestruturas portuárias nacionais e o papel preponderante desempenhado pelos engenheiros portugueses – e estrangeiros –, na construção e planeamento das infraestruturas essenciais do País. Estes engenheiros, cada vez mais especializados e ligados ao trabalho técnico, revelaram-se fundamentais para o desenvolvimento de um sector portuário moderno.

6. Por seu lado, o arrastar de problemas no sector portuário deveu-se também, e muitas vezes, às incapacidades técnicas registadas à época. Faltava o necessário *know-how* para resolver certos problemas. Esta foi, de resto, uma questão que continuou presente já bem entrados no Estado Novo, não havendo, nestes casos, muito mais a fazer além do *procurar resolver do melhor modo*, e do *remediar*, até que uma solução definitiva, mais adequada e assente em bases sólidas, proporcionadas pelo avançar do conhecimento científico, se encontrasse disponível.

7. Merece também uma nota a estabilidade verificada ao nível do enquadramento institucional dos assuntos e serviços portuários, os quais durante 74 anos (1852-1926) permaneceram sempre sob a alçada do mesmo Ministério, o Ministério das Obras Públicas, e estiveram também sempre acometidos à mesma Direção, a Direção Geral de Obras Públicas, independentemente das diferentes designações que estes departamentos foram recebendo ao longo dos anos. Por seu lado, todas as decisões tomadas pelo Governo, em matéria de obra pública portuária, passaram também, sempre, primeiro, pela apreciação e exame do Conselho Superior de Obras Públicas. Sem um parecer positivo, a obra não se fazia.

Esta permanência e estabilidade do sector portuário, no que toca à organização e orgânica institucional, podem ajudar a explicar e compreender os passos continuados que, paulatinamente, foram sendo dados no sentido do melhoramento dos portos nacionais. Um

quadro de continuidade, possibilitou um *maturar e fervilhar de ideias*, que, a prazo, acabariam por influir positivamente nos percursos traçados.

8. O desenvolvimento dos portos nacionais foi, sobretudo, um processo de aprendizagem. Uma aprendizagem que se fez *internamente*, por meio de tentativa e erro, e que foi tributária de *vários contributos e contágios externos*.

O que leva à definição *de uma regra, de uma política*, é a conclusão de que essa é a melhor forma para solucionar/realizar determinada situação. Só se pode definir *uma regra*, depois de se testarem várias hipóteses e respostas. E foi um pouco isso que se viveu entre finais do século XIX e inícios do século XX, no sector portuário português, e mundial. Os muitos erros, falhas e tentativas, levaram a que se fossem alinhando ideias. A definição de uma política de portos, é/foi fruto de uma aprendizagem. Nas palavras de Ezequiel de Campos, é a consciência coletiva de um povo que lhe marca a atividade e o destino.<sup>639</sup>

Obviamente, os particularismos de cada nação interferiram, positiva ou negativamente, no processo de aprendizagem e nos *timings* em que foi definida essa política de portos.

9. Entre meados do século XIX e as primeiras décadas do século XX, viveram-se momentos ímpares de rápidos progressos e de riquíssimas aprendizagens técnicas. A necessidade do aumento da tonelagem dos navios, induzida pelo crescimento do volume de tráfego, foi atendida pelos *apports* tecnológicos surgidos na sequência da Revolução Industrial, despoletando-se uma dinâmica de ajustamentos e adaptações em cadeia que impactou, também o desenvolvimento dos portos a nível mundial.

A maioria dos portos foi-se adaptando às novas exigências, num processo continuado, contudo, é importante referir que essa adaptação e *modernização portuária* ficou também indissociavelmente ligada às *novas técnicas hidráulicas*, repletas de novas possibilidades e capazes de ultrapassar desafios antes impensáveis, e ao avançar do conhecimento técnico e *know-how* da classe engenheira, verdadeiros *fazedores de portos* destes anos.

Não obstante, a rapidez a que essas alterações se sucederam e as novidades que elas trouxeram consigo, acabaram por evidenciar, também, a nível mundial, a impreparação técnica e a carência de *know-how* da classe engenheira em várias questões e momentos.

---

<sup>639</sup> *Leixões – porto comercial, ob.cit., p. 34.*

É neste contexto que irá surgir a PIANC. E é impossível compreender a história portuária e os rumos seguidos pela engenharia, neste período, fora do contexto de criação e da atuação da PIANC.

Enquanto efetivo *fórum de discussão*, troca de ideias e experiências, a PIANC acabou por se consubstanciar na derradeira resposta à necessidade de partilha de conhecimentos entre a classe engenheira e técnica, os agentes económicos e os diversos estados.

Instituição centenária de crucial interesse para os estudos portuários, a PIANC é uma das instituições que maior peso teve nas opções seguidas pelos países, ao longo de décadas, ao nível dos assuntos portuários.

Os Congressos de Navegação acabaram por acompanhar de perto, não só as transformações por que passaram os portos e os sistemas marítimos, na viragem crucial do século XIX para o XX, como também por atuar como *plataforma reguladora de boas práticas e fórum de discussão centralizador do conhecimento* daquilo que de mais avançado se havia já testado e experimentado nos vários países, constituindo-se, de resto, como *verdadeiros palcos de contágio de ideias e espaços de transferência de tecnologia!*

**10.** À semelhança do que sucedeu com vários outros países, o conhecimento técnico-científico português, em certas matérias, era limitado ou inexistente. Algumas das ‘erradas apostas’ portuguesas ou das ‘más escolhas e soluções’ aplicadas nos portos portugueses foram erradas, desajustadas ou desadequadas em todos os países. Portugal passou, à semelhança do que ocorreu noutras nações, por um processo de aprendizagem comum.

Convém notar, portanto, que Portugal não estava necessariamente *atrasado* em relação ao que ocorria *lá fora*, como em momento anterior dissemos já<sup>640</sup>. Portugal estava, efetivamente, a par daquilo que se fazia. O cunho de *tentativa-erro* e de *improvisação* de que muitas vezes se acusou o Estado português, ao longo dos anos, foi consequência, em parte, da impreparação técnica mundial para lidar com certas questões (os problemas causados pelos regimes especiais de ondas e correntes de Leixões só viriam a ser resolvidos anos mais tarde, quando o conhecimento técnico sobre quebra-mares avançasse). E não, simplesmente, consequência de uma incapacidade nossa, portuguesa. A incapacidade técnica em várias questões era, efetivamente, generalizada. (Isto não significa, de resto, que não tenham confluído nas decisões portuguesas outros fatores, ou que, não se tenha insistido em opções e escolhas inadequadas por inexperiência ou má conduta dos quadros técnicos; por teimosia da classe política e económica; ou devido a jogos de influências.)

---

<sup>640</sup> Ana Prata, *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*,..., *ob.cit.*, 2008.



Creemos que esta investigação contribui para a valorização da história recente do País e para a reconstrução histórica de um período charneira no desenvolvimento dos portos nacionais.

O cimentar de conhecimentos que esta tese nos permitiu, levou a que nos fosse possível, também, identificar novos e promissores trilhos de investigação que possibilitarão aprofundar o conhecimento sobre a realidade portuária portuguesa e a imbricada rede de relações que se estabelecem entre os portos, a economia, a política, a técnica e a sociedade.

Desde logo, aprofundar o conhecimento acerca da PIANC, e do seu papel para a engenharia e desenvolvimento dos sistemas portuários, ou o *fazer a história* do Conselho Superior de Obras Públicas, com base na análise dos diversos pareceres emitidos ao longo de décadas! Ambos estes trilhos de investigação possibilitarão, talvez, identificar estratégias e apreender momentos e especificidades que poderão lançar nova luz sobre os caminhos e rumos das opções de desenvolvimento seguidas no sector portuário nacional e internacional.

Não temos a pretensão de ter esgotado o tema. Esperamos, sim, ter aberto caminho a novas investigações, para que as nossas conclusões possam, em breve, ser complementadas, ou até mesmo revistas e reajustadas. Tal significaria que o conhecimento da realidade portuária, na I<sup>a</sup> República, teria avançado.

## **FONTES E BIBLIOGRAFIA**

### **I. FONTES PRIMÁRIAS**

#### **1. Arquivos e Bibliotecas Oficiais**

Arquivos do Instituto Nacional de Estatística

Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Arquivo Central da Marinha

Arquivo do Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes

Arquivo Contemporâneo do Ministério das Finanças

Biblioteca Nacional de Portugal

#### **2. Fundos Documentais de Natureza Privada**

Fundo documental da Ordem dos Engenheiros

Fundo documental da Sociedade de Geografia de Lisboa

Fundo documental da Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC)

Fundo documental da Administração dos portos do Douro e Leixões (APDL)

Fundo documental da Administração do Porto de Lisboa (APL)

#### **3. Documentação dos Órgãos de Soberania**

*Diário da Câmara dos Senhores Deputados* (1822-1910)

*Diário da Câmara dos Deputados* (1910-1926)

#### **4. Estudos e Projetos**

ABECASSIS, Duarte (Eng.º Diretor), *Junta Autónoma do porto comercial de Vila Real de Santo António: Memória, definindo as condições da barra, porto de Vila Real de Santo António e estuário marítimo do Guadiana. Plano Geral das Obras. Projeto da 1.ª fase das Obras. Estado dos Trabalhos*, Litografia Nacional, Porto, 1930.

ABECASSIS, Duarte, *Estudo geral, económico e técnico dos portos do Algarve*, Junta Autónoma do Porto Comercial, Vila Real de Santo António, 1926.

ABECASSIS, Duarte, *Portos do Algarve*, Tipografia Socorro, Vila Real de Santo António, 1928.

ASSUNÇÃO, Henrique Carvalho, *Alguns reparos ao projeto de melhoramento do Porto de Leixões do engenheiro Adolfo Loureiro apresentado à Junta Autónoma das Obras da*

- Cidade do Porto com as respetivas plantas de modificação e outras*, Comércio do Porto, Porto, 1912.
- BEBIANO, J. Bacelar, *O Porto de Lisboa: estudo económico*, Administração-Geral do Porto, Lisboa, 1936.
- ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de, *Missão de Estudo ao Porto de Antuérpia*, Ministério das Obras Publicas, Comércio e Indústria, Imprensa Nacional, Lisboa, 1886.
- ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de, *Memória Descritiva do Projeto de um porto de abrigo em Leixões*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1874.
- JUNIOR, Manuel de Sousa Machado, *Portos Marítimos, Relatório do Engenheiro Manuel de Sousa Machado Júnior, Diretor dos Serviços do porto do Douro, apresentado à Junta Autónoma das Obras da Cidade, em 31 de Dezembro de 1912, sobre a sua comissão de estudo a diferentes portos estrangeiros*, Junta Autónoma das Obras da Cidade, Oficinas do Comércio do Porto, Porto, 1913.
- JUNIOR, Manuel de Sousa Machado, *Projeto Geral de Melhoramentos, Memória Descritiva e Justificativa: Serviços dos portos de Douro e Leixões*, Parte I e II, Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões), Porto, 1916.
- Porto de Portimão: estudo da situação do troço terminal do Rio Arade a jusante das pontes e zona marítima frontal após a conclusão da primeira parte das obras portuárias*, Direcção-Geral dos portos, Faro, 1985.
- Portos marítimos: relatório do engenheiro Manuel de Sousa Machado Júnior, diretor dos Serviços do Porto do Douro, apresentado à Junta Autónoma das Obras da Cidade em 1912*, Officina do Comércio do Porto, Porto, 1913.
- “Estudos sobre o rio Liz e os campos de Leiria”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo IX, nº 107, Novembro, 1878, pp. 437-466.

## **5. Legislação, Relatórios e Pareceres**

- ABECASSIS, Duarte, *Relatório da Missão de Estudo a alguns portos do Oriente, América do Norte e Europa em 1920-1921*, Conselho de Administração das obras dos portos de Macau, Macau, 1924.
- Amélioration du port de Lisbonne: documents parlementaires*, Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Lisboa, 1884.
- BLANC, Tibério Augusto (relator), “Parecer do Conselho das Obras Públicas, de 25 de Junho de 1868, acerca dos estudos sobre o melhoramento da barra do Porto e de um porto artificial de comércio, apresentados por Manuel Afonso de Espregueira”, in

- ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de, *Memória Descritiva do Projeto de um porto de abrigo em Leixões*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1874.
- Melhoramentos do porto de Lisboa, Subcomissão Técnica*, II, Sociedade de Geografia de Lisboa, Typ. e Lit. de Adolpho Modesto & C<sup>a</sup>., 1884.
- Melhoramentos do porto de Lisboa, Subcomissão Comercial*, Sociedade de Geografia de Lisboa, Typ. e Lit. de Adolpho Modesto & C<sup>a</sup>., 1884.
- Melhoramentos do Porto de Lisboa. Documentos Parlamentares*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1884.
- Leixões – Porto comercial: pareceres das Comissões de Obras Públicas e de Finanças sobre o relatório e proposta de lei para a exploração comercial do porto de Leixões*, Junta Autónoma das Obras da Cidade do Porto, Oficina do Comércio do Porto, Porto, 1913.
- Leixões, porto comercial. Relatório dos trabalhos da Comissão nomeada em portaria de 27 de Janeiro de 1912*, Junta Autónoma das Obras da Cidade, Porto, 1912.
- Proposta de lei sobre portos apresentada ao Parlamento em 21 de Abril de 1926*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1926.
- Relatório da Comissão de Classificação dos Portos do Continente: nomeada por decreto n.º 15644 de 23 de Junho de 1928*, Ministério do Comércio e Comunicações, Lisboa, 1929.
- SOARES, Afonso J. Nogueira, *Relatório sobre as obras executadas e em execução e que mais urgentemente deverão ser empreendidas na Barra do Douro e em Leixões*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1879.
- “Consulta da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas sobre o projeto do porto artificial de Leixões”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n.ºs 152-152, Agosto-Setembro, 1882, pp. 277-330.
- “Melhoramentos do porto de Lisboa. Parecer da Comissão nomeada por Despacho de 28 de Março de 1887 sobre o plano definitivo ou de execução dos melhoramentos do porto de Lisboa, apresentado pelo respetivo adjudicatário H. Hersent”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVIII, n.ºs 215-216, Novembro-Dezembro, 1887, pp. 333-350.
- “Melhoramentos do porto de Lisboa. Proposta de H. Hersent no concurso para as obras dos melhoramentos do porto de Lisboa”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVIII, n.ºs 211-212, Julho-Agosto, 1887, pp. 244-245.
- “Melhoramentos no Tejo. Relatório da Comissão nomeada em Portaria de 7 de Janeiro de 1910”, [23-04-1910], in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLIII, n.ºs 507-508, Março-Abril, 1912, pp. 17-118.

- “Memoire descriptif et justificatif des moyens de construction proposées par H. Hersent, entrepreneur à l’appui de sa proposition datée de ce jour”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVIII, n°s 211-212, Julho-Agosto, 1887, pp. 252-261.
- “O Porto de Lisboa. Nomeação e relatório da Comissão ultimamente encarregada de dar parecer sobre os melhoramentos deste porto”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXVI, n°s 427-429, Julho-Setembro, 1905, pp. 281-304.
- “Parecer da Comissão nomeada por Portaria de 29 de Março de 1882 sobre o tipo dos molhes e sistema de construção a adotar para o porto artificial de Leixões”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n° 156, Dezembro, 1882, pp. 573-595.
- “Parecer da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas sobre o sistema de construções perfis de molhes do porto artificial projetado em Leixões”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n° 156, Dezembro, 1882, pp. 595-604.
- “Parecer da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas sobre os projetos dos melhoramentos do porto de Lisboa e pareceres em separado”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVIII, n°s 209-210, Maio-Junho, 1887, pp. 184-201.
- “Parecer do Conselho das Obras Públicas sobre o Projeto do porto artificial de Leixões”, [17-04-1868], in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo V, n° 53, Maio, 1874, pp. 233-256.

## 6. Documentação da PIANC

- Centenaire de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation*, 1885-1995, PIANC, Bruxelles, 1996.
- Compte rendu des travaux du VII<sup>e</sup> Congrès*, Commission d'Organisation du Congrès, PIANC, Bruxelles, 1899.
- Compte rendu des travaux du XII<sup>e</sup> Congrès*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1913.
- Compte-Rendu des Travaux du Congrès*, VI<sup>ème</sup> Congrès International de Navigation, La Haye, 1894.
- Compte-Rendu des Travaux du Congrès*, XIV<sup>ème</sup> Congrès International de Navigation, Cairo, 1926.
- Compte-Rendu des Travaux du Congrès*, XVI<sup>ème</sup> Congrès International de Navigation, Veneza, 1931.
- Congrès International de Navigation Intérieure à Bruxelles en 1885, Procès Verbaux des Séances et Mémoires Annexes*, Ministères de l'Agriculture, de l'Industrie e des Travaux Publics, Bruxelles, 1885.

*Liste des membres - 1908*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Imprimerie des Travaux Publics, 1909, Bruxelas.

*Liste des Membres - 1913*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Imprimerie des Travaux Publics, Bruxelas, 1913.

*Liste des Membres*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Imprimerie des Travaux Publics, Bruxelas, [Anos de 1904 a 1913].

*Mémoires publiés à l'occasion du Congrès International de Navigation Intérieure tenu à Bruxelles du 24 Mai au 2 Juin 1885*, Imprimerie H. Luppens, Bruxelles, 1885.

Maria Helena Lisboa, *Os engenheiros em Lisboa: urbanismo e arquitetura (1850-1930)*, Livros Horizonte, Lisboa, 2002.

*Programmes de Travaux, Noms des Rapporteurs, Vœux et Conclusions de XII Congrès Internationaux de Navigation, 1885-1912*, Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles, 1913.

*Rapport du Bureau Exécutif sur la situation générale de l'Association, du 1er Mai 1908 au 31 Mars 1909*, AIPNC, Imprimerie des travaux publics, Bruxelles, 1909.

*Report of the Proceedings of the Congress, XIIIth Navigation Congress*, Londres, 1923.

*VII<sup>me</sup> Congrès International de Navigation, Guide-Programme*, Bruxelles, 1898.

## 7. Outras Fontes

*Ata da Conferência acerca dos melhoramentos do porto de Lisboa, realizada no dia 25 de Junho de 1884, nas salas do Ministério das Obras Públicas*, Sociedade de Geografia de Lisboa, Typ. e Lit. de Adolpho Modesto & C<sup>a</sup>., 1884.

*Boletim Comercial e Marítimo*, Direção Geral de Estatística, Ministério das Finanças, Imprensa Nacional, Lisboa, 1910-1921.

*Catalogue des publications parues sur la Navigation Intérieure*, V<sup>ème</sup> Congrès International de Navigation Intérieure, Imprimerie Générale Lahure, Paris, 1892

*Código Marítimo, contendo o código penal e disciplinar da Marinha Mercante Portuguesa, legislação que com ele se relaciona, legislação sobre pesca e sobre Departamentos, Capitanias e Delegações Marítimas*, s.e., Lisboa, 1924.

*Coleção de leis e disposições diversas com relação à pesca e serviço marítimo dos Portos do Continente do Reino e Ilhas Adjacentes e no Ultramar: anos de 1896 a 1905*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1907.

- Coleção das informações estatístico-comerciais dos agentes consulares de Portugal nos diversos portos mundo, Mandado executar por decreto de 26 de Novembro de 1851, Agentes Consulares de Portugal, Tipografia de Francisco Jorge Ferreira de Matos, Lisboa, 1851.*
- Comissão Permanente de Direito Marítimo Internacional: relatório sobre o problema das águas territoriais, aprovado pela Comissão em sessão de 28 de Julho de 1925, Ministério da Marinha, Lisboa, 1926.*
- Comércio e Navegação: estatística especial, Ministério dos Negócios da Fazenda, Direção Geral de Estatística e dos Próprios Nacionais, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897-1921.*
- Comptes rendus et textes relatifs à la convention et au statut sur le régime international des ports maritimes, Société des Nations, Organisation des Communications et du Transit, Imp. Kundig, Genebra, 1924.*
- Congresso Marítimo Nacional em Lisboa: Regulamento, Liga Naval Portuguesa (org.), Tipografia do Comércio, Lisboa, 1903.*
- Congresso Marítimo Nacional: Índice das Sessões, Liga Naval Portuguesa (org.), s.e., Lisboa, 1903.*
- Conta Geral da Administração Financeira do Estado na Metrópole, Gerências de 1877 a 1930, Imprensa Nacional, Lisboa.*
- Estatística do Comércio e Navegação, Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, 1980-1930 (?).*
- Estatística dos Anos Económicos de 1919-1920 a 1926-1927 da Repartição de Contabilidade e dos Anos Cívicos de 1917 a 1927 da Secção de Estatística, Administração Geral do Porto de Lisboa, Imprensa Nacional, Lisboa, 1928, pp.48-49.*
- Estatística geral dos navios mercantes nacionais matriculados nas diferentes praças do continente do Reino e ilhas adjacentes, Impr. Nacional, Lisboa, 1864.*
- Extrato do regulamento geral das capitánias: regras a seguir pelos navios que demandem os portos do continente do reino e ilhas adjacentes, Direção Geral da Marinha, Imprensa Nacional, Lisboa, 1899.*
- Iluminação e balizamento da costa, portos, barras, rios e lagoas navegáveis, Secção de Pharoës e de Hydrographia da Repartição da Carta Marítima, Ministério da Marinha, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1904.*
- Lista de Faróis, boias luminosas, sinais de nevoeiro e sinais horários, existentes na costa de Portugal e nos arquipélagos dos Açores e Madeira, Ministério da Marinha, Repartição de Faróis, Imprensa Nacional, Lisboa, 1924.*

- Lista dos navios da Marinha Portuguesa de guerra, do estado, comércio e pesca do alto mar... referida a 1 de Janeiro de 1927*, Direção Geral da Marinha, Imprensa da Armada, Lisboa, 1927.
- Lista dos navios da Marinha Portuguesa, referida a 1 de Janeiro de 1916*, Direção Geral da Marinha, Imp. Nacional, Lisboa, 1916.
- O melhoramento dos portos continentais e insulares de Portugal*, Lisboa, Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, 1945.
- Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos, Capitanias dos Portos e respectivas delegações aprovada por Decreto de 1 de Dezembro de 1892*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1892.
- Organização geral dos serviços dos departamentos marítimos, capitanias dos portos e respectivas delegações do continente da República e das Ilhas Adjacentes*, Ministério da Marinha, 4ª Direção Geral, Imprensa Nacional, Lisboa, 1919.
- Organização geral dos serviços dos departamentos marítimos, capitanias dos portos e respectivas delegações do continente da República e das Ilhas Adjacentes, Decreto nº 9704 de 21 de Maio de 1924*, Ministério da Marinha, Comissão de Administração do Fundo dos Departamentos, Capitanias e Delegações, Imprensa Nacional, Lisboa, 1924.
- Plano Geral das obras que convém levar a efeito nas margens do Tejo entre o Beato e a Torre de Belém para o melhoramento do porto de Lisboa e engrandecimento da cidade*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1874.
- Port directory of the principal foreign ports*, United States Navy Department, Office of Naval Intelligence, Government Printing Office, Washington, 1924.
- Procès-verbaux des Séances des Sections et Compte Rendu des Excursions*, V<sup>ème</sup> Congrès International de Navigation Intérieure, Imprimerie Générale Lahure, Paris, 1892.
- Regulamento dos portos artificiais de Ponta Delgada e Horta, aprovado por Decreto de 30 de Dezembro de 1913*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1914.
- Regulamento geral do Serviço de Pilotagem das Barras e Portos do Continente e ilhas Adjacentes: aprovado por Carta de lei de 6 de Maio de 1878*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1878.
- Regulamento para o serviço de pharoes e pharolins da costa, portos e barras do continente e ilhas adjacentes*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1885.
- Relação de alguns navios da marinha de guerra portuguesa construídos ou que apareceram navegando de 1800 até ao presente [1918]*, Tip. J. F. Pinheiro, Lisboa, 1918.



*Relatório e Contas da Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões),*  
anos de 1913 a 1926.

*Relatório e Contas da Exploração do Porto de Lisboa, anos de 1913 a 1930.*

*Sala das Sessões do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas em 10 de Janeiro de 1913,*  
Instituto Portuário, Doc. nº 32.144.

*Report of Proceedings, XI<sup>th</sup> International Navigation Congress of St. Petersburg, Brussels,*  
1908.

## **II. BIBLIOGRAFIA**

### **1. Obras Gerais e de Enquadramento**

AFONSO, Óscar, AGUIAR, Álvaro, *Comércio externo e crescimento da economia portuguesa no século XX*, Faculdade de Economia do Porto, Porto, 2004.

BRANDÃO, Fernando de Castro, *A 1ª República Portuguesa: uma cronologia*, Livros Horizonte, Lisboa, 1991.

CABRAL, Manuel Villaverde, *Portugal na alvorada do século XX: forças sociais, poder político e crescimento económico de 1890 a 1914*, Presença, Lisboa, 1988.

CRUZ, Manuel Braga da, PINTO, António Costa (Dirs.), *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1935-1974*, 2 Vols., Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa, 2004.

GUIMARÃES, Alberto Laplaine e A. V., *Os Presidentes e os Governos da República no Século XX*, Caixa Geral de Depósitos e Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 2000.

JUSTINO, David, *A formação do espaço económico nacional, Portugal 1810-1913*, 2 vols., Documenta Histórica, Veja, Lisboa, 1986.

LAINS, Pedro, *A Economia Portuguesa no século XIX: crescimento económico e comércio externo, 1851-1913*, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 1995.

MARQUES, A. H. de Oliveira (coord.), *Parlamentares e Ministros da 1ª República (1910-1926)*, Edições Afrontamento, Coleção Parlamento, 2001.

MARQUES, A. H. de Oliveira (Dir.), *História da 1ª República Portuguesa. As Estruturas de Base*, Iniciativas Editoriais, Lisboa, 1978.

MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História de Portugal*, vols XI e XII, Editorial Presença, Lisboa, 1991.

MARQUES, A. H. de Oliveira, *A 1ª República alguns aspetos estruturais*, Livros Horizonte, Lisboa, 1975.

- MARQUES, A. H. de Oliveira, *A 1ª República Portuguesa: para uma visão estrutural*, Livros Horizonte, Lisboa, 1972.
- MARQUES, A. H. de Oliveira, *Ensaio de História da 1ª República*, Livros Horizonte, Lisboa, 1988.
- MARQUES, A. H. de Oliveira, *Guia de História da 1ª República*, Imprensa Universitária, Editorial Estampa, Lisboa, 1981.
- MARQUES, A. H. de Oliveira, *História de Portugal*, vol. III, Ed. Palas, 2ª ed., Lisboa, 1982.
- MARTINS, António Viana, *Da 1ª República ao Estado Novo*, Iniciativas Editoriais, Lisboa, 1976.
- MARVAUD, Angel, *Le Portugal et ses Colonies. Étude Politique et Économique*, F. Alcan, Paris, 1912.
- MATA, Eugénia, VALÉRIO, Nuno, *História Económica de Portugal, Uma Perspetiva Global*, Editorial Presença, Lisboa, 1994.
- MATA, Maria Eugénia, *As Finanças Públicas Portuguesa da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*, "História Económica, 4", Banco de Portugal, 1993.
- MATTOSO, José (Dir.), *História de Portugal*, vol. VI e VII, Círculo de Leitores, 1992.
- MEDEIROS, Fernando, *A sociedade e a economia portuguesas nas origens do salazarismo*, Biblioteca de História, A Regra do Jogo, Lisboa, 1978.
- MEDINA, João (Dir.), *História Contemporânea de Portugal*, «A República», tomos I e II, «O Estado Novo», tomos I e II, Editores Amigos do Livro, Lisboa, 1985.
- MÓNICA, Maria Filomena (Dir.), *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, 3 Vols., Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa, 2004.
- PEDREIRINHO, José Manuel, *Dicionário dos Arquitetos ativos em Portugal do século I à atualidade*, Edições Afrontamento, Porto, 1994.
- PERES, Damião, *História de Portugal. Suplemento*, Porto, Portucalense Editora, 1954-1958.
- POINSARD, Léon, *Le Portugal Inconnu, Paysans, Marins et Mineurs*, Bibliothèque de la Science Sociale, Bureaux de la Science Sociale, Paris, 1910.
- RAMOS, Rui, *A Segunda Fundação (1890-1926). História de Portugal*, José Mattoso (Dir.), vol. VI, Círculo de Leitores, Lisboa, 1994.
- REIS, Jaime, "A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal, 1870-1913", *O Atraso Económico Português, 1850-1913*, Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa, 1993.
- RODRIGUES, Joaquim Manuel Vieira, *A Indústria de Conservas de Peixe no Algarve (1865-1945)*, Lisboa, 1997.

- ROLLO, Maria Fernanda, ROSAS, Fernando (Coord.), *História da Primeira República Portuguesa*, Tinta-da-China, Lisboa, 2009.
- ROSAS, Fernando (Dir.), *Textos de economia e política agrária e industrial (1918-1944)*, Ezequiel de Campos, Banco de Portugal, Lisboa, 1998.
- ROSAS, Fernando, BRITO, J. M. Brandão de (Dirs.), *Dicionário de História do Estado Novo*, Bertrand Editora, 1996.
- ROSAS, João Dias, *O movimento económico europeu: suas incidências na economia portuguesa*, Centro de Estudos Político-Sociais, Lisboa, 1957.
- SERRÃO, Joel (Dir.), *Dicionário de História de Portugal*, Livraria Figueirinhas, Porto, 1990.
- SERRÃO, Joel, LEAL, Maria José da Silva, PEREIRA, Miriam Halpern, *Roteiro de Fontes de História Portuguesa Contemporânea*, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, INIC, Lisboa, 1991.
- VALÉRIO, Nuno, *Quanto vale o mar na economia portuguesa*, GHES – Gabinete de História Económica e Social, Lisboa, 2006.
- VALÉRIO, Nuno, *As finanças públicas portuguesas entre as duas guerras mundiais*, Cosmos, Lisboa, 1994.
- VALÉRIO, Nuno (Coord.), *Os impostos no Parlamento Português. Sistemas fiscais e doutrinas fiscais nos séculos XIX e XX*, Assembleia da República, Dom Quixote, Lisboa, 2006.
- VALÉRIO, Nuno (Coord.), *Os orçamentos no Parlamento Português*, Assembleia da República, Dom Quixote, Lisboa, 2006.
- VALÉRIO, Nuno (Coord.), *As finanças públicas no Parlamento Português. Estudos preliminares*, Assembleia da República, Edições Afrontamento, Lisboa, 2001
- Verbo Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*, 23 Vols., Verbo Editora, Lisboa, 1963.

## **2. Sobre a Iª República**

- ALMEIDA, Pedro Tavares de, FERNANDES, Paulo Jorge, SANTOS, Marta A. C. dos, “Os deputados da 1ª República Portuguesa: inquérito prosopográfico”, Separata da *Revista de História das Ideias*, 27, Coimbra, 2006, pp. 399-417.
- FERREIRA, David, *História política da I República Portuguesa*, Livros Horizonte, Lisboa, 1973.
- FRAGA, Luís Alves de, “Portugal na Grande Guerra – uma mudança estratégica?”, Separata da *Revista de História das Ideias*, 27, Coimbra, 2006, pp. 323-357.

- TELO, António José, *Decadência e queda da I República Portuguesa*, Biblioteca de História, A Regra do Jogo, 2 vols., Lisboa, 1980-1984.
- TELO, António, “A busca frustrada do desenvolvimento”, in *Portugal Contemporâneo*, vol. III, António Reis (Dir.), Alfa, Lisboa, 1990, pp. 123-170.
- TELO, António, *Sidonismo e Movimento Operário. Luta de Classes em Portugal, 1917-1919*, Biblioteca Ulmeiro, 12, Ulmeiro, 1978.
- TORRE GÓMEZ, Hipólito de la, MARQUES, A. H. de Oliveira, *Contra-revolução: documentos para a história da 1ª República Portuguesa*, Perspetivas & Realidades, Lisboa, 1985.

### **3. Iª República, política e economia**

- “Para um plano de política nacional”, in *Pela Grei*, Suplemento nº1, 1918.
- BARBOSA, António Manuel Pinto, *Sobre a Indústria de Conservas em Portugal*, Lisboa, 1941.
- CABREIRA, Thomaz, *O Algarve Económico*, Imprensa Libanio da Silva, Lisboa, 1918.
- CALDAS, Eugénio Queiróz de Castro, *A Crise de crescimento económico e a agricultura*, s.e., Coimbra, 1958.
- CAMACHO, Brito, *Questões Nacionais*, Editora Guimarães, Lisboa, 1937.
- CAMPOS, Ezequiel de, *A Conservação da riqueza nacional: a grei, os minerais, a terra, as matas, os rios*, s.e., Porto, 1913.
- CAMPOS, Ezequiel de, *Lázaro!: subsídios para a política portuguesa*, Minerva, Vila Nova de Famalicão, 1922.
- CAMPOS, Ezequiel de, *O problema português*, s.e., s.l., s.d.
- CORDEIRO, José Manuel Lopes, “Algumas características da indústria portuguesa de conservas nas vésperas do segundo conflito mundial”, in *Sep. de Cadernos do Noroeste*, vol. 8 (1), Braga, s.n., 1995.
- CORREIA, Araújo, *A crise nos seus aspetos económicos e sociais*, Tip. da Emp. Do Anuário Comercial, Lisboa, 1932.
- FRAGA, Luís Alves de, “Portugal na Grande Guerra – uma mudança estratégica?”, in *Separata da Revista de História das Ideias*, nº 27, Coimbra, 2006.
- RELVAS José, e AAVV., *Elementos para a história da 1ª República: a economia e a ação*, Câmara Municipal de Alpiarça, 1986.

### **4. Sobre portos portugueses**

- ALEGRIA, Maria Fernanda, “A Organização Portuária portuguesa e a sua evolução de 1848 a 1910”, in *Revista de História Económica e Social*, nº 15, Janeiro-Junho, 1985.
- ALEGRIA, Maria Fernanda, *Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, [Texto Policopiado], Tese de doutoramento em Geografia Humana, Universidade de Lisboa, Lisboa, 1987.
- ALLEN, Pessoa, *O Porto de Leixões*, Tipografia da Companhia Nacional Editora, Lisboa, 1891.
- ALMODOVAR, António José Maria, *A continuidade da evolução técnica da ação portuguesa no mar: navegações, navios e ciência náutica*, [Texto Policopiado], Tese de licenciatura em Ciências Históricas e Filosóficas apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1949.
- ALVES, Jorge Fernandes, *Leixões: identidade e memória de um porto*, Administração dos Portos do Douro e Leixões, Leixões, 2003.
- ALVES, Jorge Fernandes, SOUSA, Fernando de, *Leixões: uma história portuária*, APDL, Matosinhos, 2001.
- AMORIM, Inês, “Portuguese Free Ports at the turn of the eighteenth century: a strategy to promote ‘unimportant’ ports”, in *International Journal of Maritime History, Research in Maritime History*, nº 1, XVIII, Junho de 2006, pp. 103-128.
- AMZALAK, Moses Bensabat, *De l’unification du régime commercial des ports maritimes*, Imp. Nacional, Lisboa, 1921.
- AMZALAK, Moses Bensabat, *Portos comerciais*, Gráfica do Museu Comercial, Lisboa, 1923.
- ANTUNES, Natália, *Geografia económica, Sobre o manuseamento de mercadorias nos portos*, Centro Coordenador do Trabalho Portuário de Lisboa, Instituto Trabalho Portuário, Lisboa, 1982.
- Anuário dos Serviços Hidráulicos*, “Obras realizadas, em execução e em estudo nos portos do Continente e Ilhas Adjacentes”, vol. I, 1933, pp. 87-103.
- BARROS, Amândio Jorge Morais, *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, [Texto Policopiado], Tese de Doutoramento em História Moderna, Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, 2004.
- BEBIANO, J. Bacelar, *O Porto de Lisboa: estudo de história económica*, Administração-Geral do Porto, Lisboa, 1960.
- BENSAUDE, Joaquim, «On the projected Lisbon Harbour works», in *Engineering*, March, 4, 1887.

- BLOT, Maria Luísa de Brito Henriques Pinheiro, *Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e fluvio-marítimas em Portugal*, [Texto Policopiado], Tese de Mestrado em Arqueologia, Universidade do Minho, 2001.
- CABRAL, Henrique das Neves, *Adequado ordenamento de trabalhos nos portos e formação profissional portuária*, Com. Nac. Port. Da ICHCA, Lisboa, 1965.
- CAMPOS, Ezequiel de, *Leixões – porto comercial: considerações do Engenheiro Ezequiel de Campos, relator do parecer da Comissão de Obras Públicas da Câmara dos Deputados sobre a proposta de lei apresentada à mesma Câmara pelos Srs. Ministros das Finanças e do Fomento, em 18 de Fevereiro de 1913*, Officina do Comércio do Porto, Porto, 1913.
- CAMPOS, Ezequiel de, *O rio Douro na vida da cidade do Porto*, Tip. Empresa Guedes, Porto, 1946.
- CARQUEJA, Bento, “Aspetos Económicos dos Portos Modernos”, in *Revista da Faculdade de Engenharia do Porto*, vol. I, nº 3, Porto, 1934, pp. 128-136.
- CARVALHO, Emídio Teixeira de, *O porto de pesca de Leixões e as razões fundamentais que determinaram a sua imediata construção: Humanidade, Economia, Disciplina*, Tese apresentada no IV Congresso Nacional de Pesca, Separata do «Boletim da Pesca», nº 48, Setembro, 1955.
- CASTELO-BRANCO, Fernando, *Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa*, Emp. Tip. Casa Portuguesa Sucessores, Lisboa, 1958.
- CASTRO, Jerónimo Osório de, *Visitas aos portos de pesca da costa continental portuguesa e a alguns de Espanha*, s.e., Lisboa, 1963.
- CHAVES, P<sup>o</sup> Jerónimo Gonçalves, *Portos de Mar na Costa Norte e sua importância*, Tipografia Esposendense de José da Silva Vieira, Esposende, 1929.
- CHAVES, P<sup>o</sup> Jerónimo Gonçalves, *Portos de mar: Cavalos de Fam em foco com Leixões*, Typ. Esposendense, Esposende, 1926.
- COELHO, Francisco Ramos, *Porto de Lisboa, Nota sucinta dos melhoramentos e trabalhos realizados e planeados pela Administração do Porto de Lisboa desde 7 de Maio de 1907, e pela mesma apresentada a S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro do Fomento*, Conselho de Administração do Porto de Lisboa, Tipografia Baeta Dias, Lisboa, 1912.
- COELHO, Francisco Ramos, *Portos Marítimos Continentais: legislação e aspetos económicos, Conferências realizada a 10 de Maio de 1928 na Liga Naval*, Tipografia da Ilustração, Lisboa, 1928.
- COELHO, Francisco Ramos, *Portos Marítimos e navegação exterior, Exposição Portuguesa em Sevilha*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1929.

- CORDEIRO, Afonso, *O Porto de Leixões e a sua rede ferroviária*, Associação Comercial e Industrial de Matosinhos, “O Debate”, Jan, Fev, Março de 1910.
- COSTA, Fernando Vasco, *O futuro dos portos*, Centro de Estudos da Marinha, Lisboa, 1973.
- COUPON, Chaves, *Os Cavalos de Fão, O nosso protesto contra o porto comercial de Leixões*, Tipografia Esposendense de José da Silva Vieira, Esposende, 1921.
- COURAÇA, João da Costa, “Viação Ordinária”, in *Notas sobre Portugal*, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa, 1908, pp. 779-790.
- CRUZ, J. M. Parreira, *Fomento económico de Lagos: memória apresentada ao Congresso Marítimo Nacional de 1903*, Liga Naval Portuguesa, Lisboa, 1903.
- CRUZ, Maria Alfreda, “Caminha, evolução e estrutura duma antiga vila portuária”, in *Finisterra: Revista portuguesa de Geografia*, vol. II, nº 3, 1967, pp. 77-129.
- DIAS, Emílio Brogueira, ALVES, Jorge Fernandes, “As transformações portuárias em Portugal: século XX”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp. 233-254.
- DIAS, João José Pereira, *Relatório acerca da apropriação do porto de Leixões para o serviço comercial e a sua ligação ferroviária com a Alfândega do Porto*, Junta Autónoma das Obras da Cidade, Porto, 1912.
- EÇA, Vicente Almeida, “As pescas em Portugal. As salinas”, in *Notas sobre Portugal*, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa, 1908, pp. 269-286.
- ELEUTÉRIO, Vítor Luís, “Administração do Porto de Lisboa (APL)”, in BARRETO, António e MÓNICA, Maria Filomena (Coords.), *Dicionário de História de Portugal*, Suplemento A/E, volume VII, Figueirinhas, Lisboa, 1999, pp. 49-50.
- ESPARTEIRO, Joaquim Marques, *O poder marítimo em presença dos modernos progressos técnicos*, Tip. União Gráfica, Lisboa, 1950.
- ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de, *A interpolação sobre as obras do porto de Lisboa*, Discurso proferido na Câmara dos Senhores Deputados nas sessões de 2 e 4 de Maio de 1888, Imprensa Nacional, Lisboa, 1888.
- ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de, *A Questão Leixões-Salamanca*, Discurso proferido na Câmara dos Senhores Deputados em sessão diurna de 18 de Junho de 1889, Imprensa Nacional, Lisboa, 1889.
- FARO, J. Souza e, *Portugal no Atlântico: portos principais, comércio, turismo, estratégia*, s.e., Lisboa, 1938.

- FELÍCIO, J. Augusto, *Vocação dos portos: contributo para um modelo marítimo-portuário*, Cargo, Lisboa, 2002.
- FERNANDES, André, *Dinâmicas de revitalização de frentes ribeirinhas no período pós-industrial: o Arco Ribeiro Sul do Estuário do Tejo*, Tese de Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2014.
- FERREIRA, Álvaro da Costa, *Apontamentos sobre balizagem e iluminação dos portos e costas das províncias ultramarinas*, Tipografia Universal, Lisboa, 1903.
- FERREIRA, António Carlos Vieira Cardoso, *O Porto de Leixões e a sua área de influência*, [Texto Policopiado], Universidade de Coimbra, Coimbra, 1992.
- FERREIRA, César, *A evolução do poder marítimo português durante os 70 anos da vida do Club Militar Naval*, Imprensa da Armada, Lisboa, 1937.
- FERREIRA, Manuel Cardoso, *Portos marítimos: descentralização?*, Tipografia Ramos, Afonso & Moita, Lisboa, 1978.
- GALVÃO, João Alexandre Lopes Galvão, «Melhor utilização do Porto de Lisboa como entreposto colonial», *2º Congresso Colonial, Nacional*, 1924.
- GOMES, Nelson Augusto, *Sistema portuário nacional e as vias de comunicação como fator de desenvolvimento sócio-económico*, Gráfica de Coimbra, Coimbra, 1980.
- GRANDE, Nuno, "Espaço público em *waterfronts* entre o design e o desígnio urbano", in *Espaço Público e Interdisciplinabilidade*, Lisboa, 2000, pp. 119-123.
- HAFE, João H. Von., *Reflexões acerca do Melhoramento dos Portos do Douro e Leixões*, Comunicação feita na sessão de 23 de Dezembro de 1911 da Junta Autónoma das Obras da Cidade do Porto pelo Vogal João H. Von Hafe, Engenheiro Diretor dos Serviços Fluviais e Marítimos, Typografia Occidental, Porto, 1912.
- HENRIQUES, André Cristóvão, *Portos portugueses: a reforma do sistema portuário que (des) regulamentação para a atividade portuária*, [Texto Policopiado], tese de mestrado em transportes, Universidade Técnica de Lisboa, s.e., Lisboa, 1993.
- KENDALL, Henrique Carlos de Meirelles, *Exposição apresentada a sua Ex<sup>a</sup> o Snr. Conselheiro João de Souza Calvet de Magalhães relativamente às obras de adaptação do porto de Leixões ao serviço comercial e suas ligações com as linhas férreas do Estado*, Tipografia Progresso, Porto, 1908.
- Porto de Leixões e sua rede ferroviária*, Associação Comercial e Industrial de Matosinhos, Tipografia Peninsular de Monteiro & Gonçalves, Porto, 1910.



- LAREU, H. de, *Projet d'amélioration du port de Porto*, Imprimerie de la Société Typographique Franco-Portugaise, Lisboa, 1863.
- Leixões, Administração dos portos do Douro e Leixões, Porto, 1966.
- LE MOS, Francisco Sande, *Portos e caminhos-de-ferro*, Imprensa Nacional, Luanda, 1938.
- LOBO, Luís Moreira, *Aspetos da função económica dos portos*, s.e., Lisboa, 1972.
- LOPES, António Craveiro, "Exploração do porto de Lisboa. Relatório dos principais trabalhos executados no porto de Lisboa em 1918", in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo L, nºs 589-594, Janeiro-Junho, 1919, pp. 50-54.
- LOUREIRO, Adolfo Ferreira de, *Memória sobre o porto e barra da Figueira e as obras para o seu melhoramento*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1882.
- LOUREIRO, Adolfo Ferreira de, *Porto da Figueira da Foz*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1905.
- LOUREIRO, Adolfo Ferreira de, *Porto de Aveiro*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1904.
- LOUREIRO, Adolfo Ferreira, *Porto de Leixões*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1904.
- LOUREIRO, Adolfo, "Navegação exterior de Portugal e suas colónias", in *Notas sobre Portugal*, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa, 1908, pp. 737-760.
- LOUREIRO, Adolfo, *Estudos sobre alguns portos comerciais da Europa, Ásia, África e Oceânia e sobre diversos serviços concernentes à Engenharia Civil*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1885.
- LOUREIRO, Adolfo, MATTOS, João Joaquim de, *Plano geral dos melhoramentos no Porto de Lisboa*, Direcção-Geral dos Trabalhos Geodésicos, Lisboa, 1886.
- LOUREIRO, Adolfo, *O porto de Viana do Castelo*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1903.
- LOUREIRO, Adolfo, *O Rio Tejo e a sua navegação*, Tipografia Casa da Moeda, Lisboa, 1911.
- LOUREIRO, Adolfo, *O Sr. Francisco Maria Pereira da Silva e as obras da Barra da Figueira da Foz*, Tipografia Figueirense, Figueira da Foz, 1863.
- LOUREIRO, Adolfo, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Volumes I – VIII, Imprensa Nacional, Lisboa, 1904-1920.
- LOUREIRO, Adolfo, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Atlas I – IV, Imprensa Nacional, Lisboa, 1904-1920.
- LOUREIRO, Adolfo, *Porto e Barra do Douro*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1905.
- LOUREIRO, Adolfo, VIEGAS, António dos Santos, *Porto de Leixões. Projeto de Melhoramento do Porto de Abrigo e criação de um porto comercial anexo*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1908.
- LUCCI, Luís Frederico de Lencastre Schwalbach, *Os portos: traços de união entre a geomorfologia e a antropogeografia*, Soc. Ind. De Tipografia, Lisboa, 1935.

- MAIA, Carlos Roma Machado de Faria e, *Breves apontamentos d'uma rápida visita a alguns portos marítimos da Europa: construção e reparação de cões de beton, de madeira e de cimento armado*, Tipografia do Comércio, Lisboa, 1910.
- MARÇAL, Horácio, *A Barra do Douro e o Porto de Leixões*, Separata do «Boletim da Biblioteca Publica Municipal de Matosinhos», nº 12, Papelaria e Tipografia «Leixões», Matosinhos, 1965.
- MARNAY, C., *O novo porto do Douro ou a solução da questão do melhoramento da barra do rio. Duplo Projeto*, Tipografia Ocidental, Porto, 1879.
- MARNAY, C., *Projeto do porto e melhoramento da barra do Douro, do Lima e do Mondego: considerações geraes, apreciações e descripção summaria d'este projeto com a demonstração da exequividade e das vantagens do systema adotado e refutação da ideia e conveniência de portos artificiaes na costa oceânica, fora d'aquelles rios*, Typographia Ocidental, Porto, 1883.
- MATTOS, A. Pereira de, *A unificação do direito comercial marítimo*, Tipografia Pereira, Porto, 1910.
- MATTOS, A. Pereira de, *Congresso Internacional Marítimo de Nantes em 1902: relatório*, Tipografia Pereira, Porto, 1903.
- MATTOS, A. Pereira de, *O Congresso Internacional Marítimo de Copenhague em 1902: relatório*, Tipografia Pereira, Porto, 1903.
- MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Universidade de Coimbra, Ponta Delgada, 1980.
- MELLO, Carlos de, *Geographia económica de Portugal: Portugal Marítimo*, Livraria Bertrand & C<sup>a</sup>, Lisboa, 1888.
- MENDES, José de Espregueira, *Monografia sobre a costa marítima portuguesa*, s.e., Lisboa, 1958.
- MENENDEZ, Fernando Frederico, *Origens, portos e mercadorias: índices dos portos marítimos e fluviais e geral, adicionais aos direitos de importação (sobretaxas)*, Tipografia Scarpa, Lisboa, s.d.
- MESQUITA, Anabela Pereira, *A Reconversão das Áreas Urbano-Portuárias: o caso de Lisboa*, [Texto Policopiado], Tese de Mestrado em Planeamento Regional e Urbano, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 1998.
- NABAIS, António J. C. Maia, *Referências Históricas do Porto de Lisboa*, Lisboa, Administração Geral do Porto de Lisboa, 1991.

- NABAIS, António J. C. Maia, *100 anos do Porto de Lisboa*, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, 1987.
- NEVES, J. P. Castanheira das, *A evolução do alumramento marítimo e dos signaes de nevoeiro para a prevenção dos navegantes*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1906.
- NOBRE, Joaquim Martins, *É possível chegar entre as nações civilizadas à unidade legislativa no direito civil e no comercial, especialmente no marítimo?*, Comunicação apresentada ao Congresso Jurídico de 1889, Imprensa Nacional, Lisboa, 1889.
- NOGUEIRA, Salvador de Sá, “O papel do porto de Lisboa no Turismo nacional”, *I Congresso Nacional de Turismo, 3ª Secção*, Sociedade Nacional de Turismo, Lisboa, 1936.
- NOGUEIRA, Salvador de Sá, *Conferência, feita na Câmara Municipal de Lisboa em 15 de Janeiro de 1934, pelo Administrador Geral e Presidente do Conselho de Administração do mesmo porto*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1934.
- O emprego dos cimentos nacionais nas obras dos portos de mar: documentário relativo ao Cimento Liz*, Empresa de Cimentos de Leiria, Leiria, 1932.
- O Porto de Leixões e a Cidade do Porto*, Representação dirigida a S. Ex<sup>a</sup> o senhor Presidente do Ministério, Papelaria e Tipografia «Leixões», Matosinhos, 1932.
- O Porto de Leixões*, Administração dos Portos do Douro e Leixões, Imprensa Portuguesa, Lisboa, 1949.
- Obras de portos: 1934*, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, Lisboa, 1934.
- OLIVEIRA, Maria Leonor Bacharel, *Historial das Instituições que precederam o Instituto Marítimo-Portuário, Ministérios e Serviços (1824-1910)*, Departamento de Relações Públicas e Documentação, Novembro de 2002.
- PALYART, Henrique, *Segunda memória que sobre a instituição dos portos francos em Portugal tem a honra de offerecer aos negociantes portugueses*, Na Impressão Regia, Lisboa, 1824.
- PARREIRA, Cruz J. M., *Fomento Económico de Lagos: memória apresentada ao Congresso Marítimo Nacional de 1903*, Liga Naval Portuguesa, Lisboa, 1903.
- PATRICIO, António, *Dicionário geográfico ou notícia histórica de todas as cidades, vilas, rios, ribeiras, serras e portos de mar dos Reinos de Portugal e Algarve*, s.e., Lisboa, s.d.
- PERDIGÃO, Francisco, “Defesa da costa marítima de Espinho”, *I Congresso Nacional de Engenharia, 1ª Classe: Construções e Obras Públicas*, Oficinas d’O Comércio do Porto, Porto, 1931.

- PERESTRELO, Afonso de Mello Cid, “O Futuro porto de Setúbal como porto comercial, industrial e de pesca”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, A. 63, nº 679, Jan., 1932, p. 17-23.
- PERESTRELO, Afonso de Mello Cid, “Os portos e o turismo: tese”, *I Congresso Nacional de Turismo*, 3ª Secção, Sociedade Nacional de Turismo, Lisboa, 1936.
- PERESTRELO, Afonso de Mello Cid, *Os portos marítimos do Ultramar português e as obras neles executadas e projetadas para o seu melhoramento*, Comunicação apresentada ao 2º Congresso Nacional de, Tipografia Invicta, Porto, 1948.
- PERESTRELO, Afonso de Mello Cid, *O porto de Lisboa e as suas obras*, Conferência realizada a 30 de Outubro de 1937, no porto de Lisboa, por ocasião do cinquentenário do início das obras do mesmo porto, Separata da Revista *Técnica*, Lisboa, 1938.
- PERESTRELO, Afonso de Mello Cid, «O porto de Lisboa de 1907 a 1937», in *Boletim do Porto de Lisboa*, Ano XI, nº 128, Setembro de 1961.
- PIRES, Ana Paula, *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a economia de guerra*, Caleidoscópio, Lisboa, 2009.
- POLÓNIA, Amélia, “Comunidades marítimas no mundo atlântico - Aproximação através de um estudo de caso. Vila do Conde (Portugal). Século XVI.”, Comunicação apresentada ao *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, decorrido em Santiago de Compostela entre os 13 e 16 Setembro de 2005.
- POLÓNIA, Amélia, “The Sea and its impact on a maritime community: Vila do Conde, Portugal, 1500-1640”, ”, in *International Journal of Maritime History, Research in Maritime History*, nº 1, XVIII, Junho de 2006, pp. 199-222.
- PORTAS, Nuno, “Cidades e frentes de água”, in *Sociedade e Território*, 2, Lisboa, 1998, pp. 8-13.
- Porto de Leixões. Fotografias*, Administração dos Porto do Douro e Leixões, Porto, 1998.
- Portos: a evolução necessária*, Instituto Progresso Social e Democrata Francisco Sá Carneiro, s.e., Lisboa, 1987.
- Portos: esboço dum dicionário de portos de todo o mundo para uso da Direção Geral de Estatística*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1924.
- PRATA, Ana, *Atlas Portuário Nacional: Contributos Metodológicos para a sua elaboração*, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2012.
- PRATA, Ana, *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2008.

- PRATA, Ana, *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*, Coleção Teses, Comissão Nacional para a Comemoração do Centenário da República, Caleidoscópio, Lisboa, 2011.
- PRATA, Ana, “Gateways between land and sea: The development Portuguese Seaports in the early Twentieth century”, in *Journal of Mediterranean Studies*, vol. 19, nº2, 2010.
- PRATA, Ana, “Porto Grande of S. Vicente: the coal business on an Atlantic island”, in SUAREZ BOSA, Miguel (Coord.), *Atlantic Ports and the First Globalization (c. 1850-1930)*, Cambridge Imperial & Post-Colonial Studies Series, Palgrave Macmillan, Londres, 2014.
- PRATA, Ana, “Portimão, une ville portuaire: la dynamique d’une industrie de la mer. Étude d’un hinterland portuaire”, in *Cahiers de la Méditerranée*, nº 80, Université de Nice Sophia Antipolis, Nice, Junho 2010, pp.139-156.
- PRATA, Ana, «Políticas Portuárias em Portugal (1910-1926). Entre a criação das primeiras Juntas Autónomas e a definição de um plano portuário nacional», in POLÓNIA, Amélia, MEDINA, Ana Maria Rivera, *La Governanza de los Puertos Atlánticos, siglos XIV-XX*, vol. 155, Collection de la Casa de Velázquez, Casa de Velázquez, Madrid, 2016, pp. 67-86.
- PRATA, Ana, “Exploração do Porto de Lisboa”, in ROLLO, Maria Fernanda (Coord.), *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, Vol. I, Coleção Parlamento, Assembleia da República, Lisboa, 2013, pp.1276-1277.
- PRATA, Ana, “Ministério Comércio/Ministério do Comércio e Comunicações”, in ROLLO, Maria Fernanda (Coord.), *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, Vol. III, Coleção Parlamento, Assembleia da República, Lisboa, 2014, pp. 913-917.
- PRATA, Ana, “Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria”, in ROLLO, Maria Fernanda (Coord.), *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, Vol. III, Coleção Parlamento, Assembleia da República, Lisboa, 2014, pp. 909-910.
- PRATA, Ana, “Obras Públicas”, in ROLLO, Maria Fernanda (Coord.), *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, Vol. II, Coleção Parlamento, Assembleia da República, Lisboa, 2014, pp. 67-76.
- PRATA, Ana, “Portos e Actividade Portuária”, in ROLLO, Maria Fernanda (Coord.), *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, Vol. II, Coleção Parlamento, Assembleia da República, Lisboa, 2014, pp. 323-335.
- PRATA, Ana, "Portuguese Port History: Sketching the Outlines?", in *MOBILITY IN HISTORY*, The Yearbook of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility, vol. 7, 2016, pp. 140-148.

- REZENDES, Sérgio, *A Grande Guerra nos Açores. Património e Memória Militar*, Caleidoscópio, Lisboa, 2017.
- RIBEIRO, José Vitorino Damásio, *Considerações fiscaes sobre o estabelecimento de Armazens Geraes e Portos Francos em Portugal*, Tese apresentada ao Congresso Nacional de 1909 pela Sociedade de Ciências Económicas e Sociais, A Liberal, Lisboa, 1909.
- SALGUEIRO, Ângela, *Ciência e Universidade na I República*, Tese de Doutoramento em História Contemporânea, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2015.
- SERPA, António Ferreira de, *Influência do Canal de Panamá no movimento dos portos portugueses*, Ofic. Tipográfica, Lisboa, 1911.
- SERRÃO, Joel, *O caminho-de-ferro em Portugal de 1856 a 1996: o caminho-de-ferro revisitado, caminhos-de-ferro portugueses*, CP, Lisboa, 1996.
- SILVA, A. A. Baldaque da, *Estudo Histórico Hydrográfico sobre a Barra e o Porto de Lisboa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893.
- SILVA, A. A. Baldaque da, *Melhoramento dos portos nacionais*, Congresso Marítimo Nacional, Liga Naval Portuguesa, Lisboa, 1903.
- SILVA, Antero Ferreira de Araújo, CASTRO, Ezequiel A. R. Vieira de, BARROS, J. A. Correia, *Porto de Leixões: parecer de subcomissão jurídica*, Porto, Junta Autónoma das Obras da Cidade, 1903.
- SILVA, Baldaque da, *O engrandecimento da região central de Portugal: representação dirigida ao Congresso Nacional da República Portuguesa sobre o engrandecimento da Beira e a construção do Porto Oceânico Commercial do Cabo-Mondego*, Centro Tipográfico Colonial, Lisboa, 1913.
- SILVA, José Francisco da, "Portos e Barras do Algarve", in *Congresso Regional Algarvio*, Papelaria e Tipografia 'A Tentadora', Lisboa, 1914.
- SILVA, Marcos Vieira da, *Portos-francos*, Typ. Da Livr. Ferin, Lisboa, 1906.
- SIMÃO, Maria dos Anjos Correia, *Os portos portugueses e o tráfego ferroviário*, [Texto Policopiado], Tese de Licenciatura em Ciências Geográficas, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 1943.
- SOARES, José Augusto Celestino, *L'École Navale de Lisbonne*, s.e., Lisboa, 1900.
- SOUSA, Arnaldo Araújo Sousa (Coord.), *Le Port de Lisbonne*, Imprensa da Biblioteca Nacional de Lisboa, Bertrand (Frères) Ltd., Lisboa, 1926.

- SOUSA, João Figueira de, *Portos, transportes marítimos e território*, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Instituto de Dinâmica do Espaço, Lisboa, 2004.
- SOUSA, João Figueira de, *O Porto do Funchal no contexto do sistema portuário insular regional: as infraestruturas, os tráfegos e as funções portuárias*, Tese de Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2004.
- SOUSA, José Fernando de, *Douro e Leixões, a questão dos portos comerciais: artigos e resumos de conferências*, Junta Autónoma das Obras da Cidade, Porto, 1912.
- SPRATLEY, Ricardo, *O problema das instalações marítimas da Cidade do Porto. Subsídios para a sua resolução*, Porto, Abril de 1912.
- SPRATLEY, Ricardo, *Os transportes terrestres e marítimos. Conferência no Primeiro Congresso do Trabalho Nacional*, Porto, 1923.
- TEIXEIRA, F. S. Pinto, *Caminhos-de-ferro e portos comerciais*, s.e., s.l., 1934.
- TEIXEIRA, F. S. Pinto, *Chemins de fer et ports de commerce*, Imprensa Nacional, Lourenço Marques, 1931.

## 5. Sobre portos estrangeiros

- ACHEVARRI, Julio Pozueta, UREÑA FRANCÉS, José M., “El papel de los puertos en Desarrollo Regional y Ordenación del Territorio, in *Estudios Territoriales*, nº23, Instituto del Territorio Urbanismo, 1987, pp.123-154.
- BATISTA, Yara Karina Nogueira, *A importância do sector portuário e dos transportes marítimos num país insular: Cabo Verde*, [Texto Policopiado], Tese de Mestrado em Desenvolvimento Económico e Social em África, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Lisboa, 2001.
- BEBIANO, J. Bacelar, *Os Estados Unidos da América do Norte e as suas zonas francas*, comunicação feita na reunião da comissão para o estudo do problema da criação do porto franco em Lisboa, 5 de Fevereiro de 1952.
- BERNARDINI, M. Oddone, *Travaux les plus récents exécutés dans les ports de genes et de savone*, Impr. des Travaux Publics, Bruxelas, 1905.
- BOYCE, Gordon, “Resource Flows and Maritime Infrastructures” in BOYCE, Gordon, and GORSKI, Richard, (Eds.), *Research in Maritime History, “Resources and infrastructures in the maritime economy, 1500-2000”*, nº 22, St. John’s, Newfoundland, 2002, pp. 1-4.

- BRANDÃO, Eduardo H. Serra, *A Comissão de Direito Marítimo Internacional: sessão comemorativa do 60º aniversário da sua criação*, Ed. Culturais da Marinha, Lisboa, 1984.
- BROLSMA, J.U., (Ed.), *PIANC, The World Association for Waterborne Transport Infrastructure, an association in a changing world, 1885-2010*, Peeters N.V., Bruxelas, 2010.
- BUBENDEY, J. F., SCHULZE, L., *Les ports maritimes allemands: Emden, Brême, Harbour, Hambourg, Lubeck et Stettin: compte rendu des travaux dans les principaux ports maritimes*, Imp. des Travaux Publics, Bruxelas, 1905.
- BUBENDEY, J. F., SCHULZE, L., *Travaux les plus récents exécutés dans les principaux ports maritimes : Les ports maritimes allemands: Emden, Brême, Harbour, Hambourg, Lubeck et Stettin: compte rendu des travaux dans les principaux ports maritimes*, Imp. des Travaux Publics, Bruxelas, 1905.
- CORREIA, João da Silva, «O canal do Panamá», in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 1, 33ª série, Tipografia Universal, Lisboa, Jan. de 1915.
- DIJK, Henk van, PINHEIRO, Magda Avelar, “The changing face of European ports as a result of their evolving use since the nineteenth century”, in *Portuguese Journal of Social Science*, vol. II, nº 2, 2003, pp. 89-103.
- EÇA, Vicente Almeida d’, *A abertura dos portos do Brasil: ensaio histórico*, Sociedade de Geografia, Lisboa, 1908.
- FISCHER, Lewis R., “Port Policies: Seaport Planning around the North Atlantic, 1850-1939”, in FISCHER, Lewis R., and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History, nº 16, Harbors and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*, St. John’s, Newfoundland, 1999, pp. 229-244.
- GROOS, Otto, *O limite do potencial marítimo britânico*, Alma, Lisboa, 1941.
- GROOTE, Paul de, *Traité d’exploitation des transports: L’économie des transports; Les transports intérieurs; Les transports maritimes*, Dunod, Paris, 1946.
- HARDY, A. C., *Seaways and sea trade: being a maritime geography of routes, ports, rivers, canals and cargoes*, George Routledge & Son, Londres, 1927.
- HILL, Carol, “Resources and Infrastructures in the Maritime Economy of Southwest Scotland, 1750-1850”, in BOYCE, Gordon, and GORSKI, Richard, (Eds.), *Research in Maritime History, “Resources and infrastructures in the maritime economy, 1500-2000”*, nº 22, St. John’s, Newfoundland, 2002, pp. 83-102.



- HODGDON, Frank W., *Description de quelques-uns des plus récents travaux exécutés ou en cours d'exécution dans le port de Boston, Massachusett-États-Unis*, Impr. des Travaux Publics, Bruxelles, 1905.
- HOLM, Poul, "Resources and Infrastructures in the Danish Maritime Economy: Evidence for the Coastal Zone, 1500-2000", in BOYCE, Gordon, and GORSKI, Richard, (Eds.), *Research in Maritime History*, "Resources and infrastructures in the maritime economy, 1500-2000", n° 22, St. John's, Newfoundland, 2002, pp. 63-82.
- HOYLE, B. S., e PINDER, D. A. (orgs.), *European port cities in transition*, Belhaven Press, London, 1992.
- HOYLE, B. S., e PINDER, D. A. (orgs.), *City-port Industrialization and Regional Development*, Urban and Regional Planning Series, 23, Pergamon Press, Oxford, 1981.
- HOYLE, B., "Development Dynamics at the Port-City interface", in *Revitalizing the Waterfront*, HOYLE, B. S., e PINDER, D. A., M.S. Hussain (eds.), John Wiley and Sons, Ltd, Inglaterra, 1988.
- HURD, Archibald, *O valor do poder marítimo: o que teria acontecido se a Marinha Inglesa não tivesse operado*, Eyre and Spottiswoode, Londres, 1915.
- JACKSON, Gordon, "An Appreciation", in FISCHER, Lewis R., and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History*, n° 16, *Harbors and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*, St. John's, Newfoundland, 1999, pp. 1-12.
- JACKSON, Gordon, *Hull in the eighteenth century: a study in economic and social history*, Oxford, University of Hull Publications, 1972.
- JACKSON, Gordon, *The History and Archaeology of Ports*, World's Work Ltd., The Windmill Press, Kingswood, Hampshire, 1983.
- JACKSON, Gordon, "Ports, Ships and Government", in FISCHER, Lewis, and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History*, n°6, *Harbours and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*, St. John's, Newfoundland, 1999.
- JARVIS, Adrian, "Port History: Some thoughts on where it came from and where it might be going", in FISCHER, Lewis R., and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History*, n° 16, *Harbors and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*, St. John's, Newfoundland, 1999, pp. 12-34.
- LAROCHE, F., *Ports maritimes*, Baudry, Paris, 1893.
- LAROCHE, F., *Travaux Maritimes: phénomènes marins, accès des ports*, Baudry, Paris, 1891.
- MALEZIEUX, FISHER, "La creise de l'industrialization portuaire en Europe Occidentale, in *Ports et Mers*, Paradigma, Caen, pp. 221-230.

- MEYER, H., *City and port. The transformation of Port cities: London-Barcelona*, New York and Rotterdam, International Books, Holanda, 1999.
- MILLER, Michael B., “Ship Agents in the Twentieth Century”, in BOYCE, Gordon, and GORSKI, Richard, (Eds.), *Research in Maritime History, “Resources and infrastructures in the maritime economy, 1500-2000”*, n° 22, St. John’s, Newfoundland, 2002, pp. 5-22.
- MILNE, Graeme J., “Port Politics: interest, faction and port management in Mid-Victorian Liverpool”, in FISCHER, Lewis R., and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History, n° 16, Harbors and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*”, St. John’s, Newfoundland, 1999, pp. 35-62.
- NAVARRETE, Adolfo, *El problema marítimo de España*, Sociedade Espanhola de Artes Gráficas, Madrid, 1917.
- PAIS, António da Silva, *Ports, phares et navigation commerciale: colonie de Moçambique*, Imprensa Nacional, Lourenço Marques, 1931.
- Ports Maritimes de la France*, Ministère dès Travaux Publics, Imprimerie Nationale, Paris.
- ROCHEMONT, Quinette de, *Compte rendu des Travaux les plus récemment exécutés dans les principaux ports maritimes de France*, Impr. des Travaux Publics, Bruxelas, 1905.
- ROJDESTVENSKY, A., *Nouveaux travaux exécutés dans le canal maritime de Saint Petersbourg: compte rendu des travaux dans les principaux ports maritimes*, Impr. des Travaux Publics, Bruxelas, 1905.
- SCHOLL, Lars U., “New York’s German Suburb: the creation of the port of Bremerhaven, 1827-1918”, in FISCHER, Lewis R., and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History, n° 16, Harbors and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*”, St. John’s, Newfoundland, 1999, pp. 191-228.
- SCHUEREN, Vander, *Installations maritimes du port d’Ostende: compte rendu des travaux dans les principaux ports maritimes*, Imp. des Travaux Publics, Bruxelas, 1905.
- SILVA, António Leão de Aguiar Cardoso Correia e, *Os Ciclos Históricos de inserção de Cabo Verde na Economia Atlântica: o caso das cidades-porto (Ribeira Grande e Mindelo)*, [Texto Policopiado], Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, Julho de 2007.
- SIMON, Georges, *Les Ports de Commerce*, Tomo I, Chambre Française de Commerce et Industrie de Bruxelles, Imp. des Travaux Public, Bruxelas, 1908.
- SULLIVAN, J. A., *Les progrès réalisés récemment dans l’outillage des Ports des Grands Lacs de l’Amérique du Nord: compte rendu des travaux dans les principaux ports maritimes*, Imp. des Travaux Publics, Bruxelas, 1905.

- TULL, Malcom, and REVELEY, James, “Centralized port planning: an evaluation of the British and New Zealand experience”, in BOYCE, Gordon, and GORSKI, Richard, (Eds.), *Research in Maritime History, “Resources and infrastructures in the maritime economy, 1500-2000”*, nº 22, St. John’s, Newfoundland, 2002, pp. 141-161.
- VALLEGA, Adalberto, “Waterfront redevelopment: a central objective for coastal management Waterfronts”, in *A new frontier for cities on water*, Ed. Rinio Bruttomesso, Veneza, 1993.
- VIGARIÉ, A., “Le Havre et l’évolution de la Pensée Méthodologique en Économie Portuaire et Maritime”, in *Études Normandes*, vol. 33, nº 3, pp. 13-23.
- WALMSLEY, Leo, *Portos britânicos*, William Collins, Londres, 1942.
- ZÚÑIGA, García de, *Sobre organización y administración de puertos*, Imp. El Siglo Ilustrado, Montevideo, 1908.

## **6. Artigos da Revista de Obras Públicas e Minas**

- “Congressos Internacionais de 1900: VIII Congresso Internacional de Navegação”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXI, 1900, nºs 367-369, Julho-Setembro, pp. 354-370; nºs 370-372, Outubro-Dezembro, pp. 439-459; Tomo XXXII, 1901, nºs 373-375, Janeiro-Março, pp.126-147; nºs 376-378, Abril-Junho, pp. 199-220; nºs 379-381, Julho-Setembro, pp. 373-383; nºs 382-384, Outubro-Dezembro, pp. 472-491; Tomo XXXIII, 1902, nºs 385-387, Janeiro-Março, pp. 128-145.
- “Exposição Universal de Chicago. Contingente da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXVI, 1895, nº 301-302, Janeiro-Fevereiro, pp. 67-88; nºs 305-306, Maio-Junho, pp.281-289.
- “Faróis em Portugal (1909)”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLI, nºs 481-482, Janeiro-Fevereiro, 1910, pp. 198-203.
- “Portos de Mar na Metrópole (1909)”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLI, nºs 481-482, Janeiro-Fevereiro, 1910, pp. 177-198.
- “Portos de mar no século XX”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXI, nºs 370-372, Outubro-Dezembro, 1900, pp. 418-430.
- “Portos de Mar no Ultramar (1909)”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLI, nºs 481-482, Janeiro-Fevereiro, 1910, pp. 162-176.
- “Progressos da Engenharia Civil no século XIX”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXI, nºs 361-363, Janeiro-Março, 1900, pp. 2-49.

- “Projeto de Caminho de ferro de via reduzida entre a ponte de Santana e o porto de São Martinho”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo VI, nº 68, Agosto, 1875, pp. 301-303 (?).
- “Trabalhos Geodésicos, topográficos, hidrográficos e geológicos do reino executados desde 1 de Julho de 1868 a 31 de Dezembro de 1868. Relatório da Direção Geral.”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo II, nº 23, Novembro, 1871, pp. 387- 403.
- ABECASIS, Duarte, *O Prolongamento do molhe Norte do porto de Leixões*, Separata do nº 20 do Boletim da Ordem dos Engenheiros, Papelaria Fernandes, Lisboa, 1938.
- ABECASSIS, Duarte, “Os portos do Algarve. Conferência realizada na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses em 25 de Junho de 1927”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Tomo LVIII, 1927, nº 642, Setembro-Outubro, pp. 135-140; nº 643, Novembro-Dezembro, pp.176-181.
- ABREU, João Evangelista de, “Ante-Projeto das obras de melhoramento do Arsenal da Marinha: Memória justificativa e descritiva do ante-projeto em geral”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo II, 1871, nº 13, Janeiro, pp.14-23; nº 17, Maio, pp. 177-188; nº 21, Setembro, pp.338-350; nº 22, Outubro, pp.365-375.
- ALMEIDA, D. António de, “Projeto de um cais para ligar a estação do caminho-de-ferro de leste com a alfândega grande de Lisboa”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo II, nº 16, Abril, 1871, pp. 150-159.
- AVELINO, António Cardoso (Procurador-geral da Coroa e Fazenda), “Parecer da Procuradoria-geral da Coroa e Fazenda sobre o processo do concurso para as obras do porto de Lisboa”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVIII, nºs 211-212, Julho-Agosto, 1887, pp. 249-252.
- AYALLA, Álvaro Kopke de Barbosa, “Memória acerca do porto artificial da Cidade da Horta no Faial. Considerações Gerais.”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo VIII, nº 92, Agosto, 1877, pp. 329-348.
- AYALLA, Álvaro Kopke de Barbosa, “Porto artificial de Ponta Delgada. Apreciação do estado atual das obras e da importância do porto segundo o Projeto aprovado em 3 de Maio de 1872.”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo VIII, nº 94, Outubro, 1877, pp. 407-413.
- BARBOSA, D., “Considerações acerca de alguns problemas de assoreamento”, in *Revista da Ordem dos Engenheiros*, nºs 6, 7, 8, 9, Lisboa, 1943-1944.

- BELLO, António, “Transformação na Margem do Tejo entre o Cais do Sodré e a Alfândega”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo LII, nºs 613-624, Janeiro-Dezembro, 1921, pp. 3-20.
- BLANC, Tibério Augusto (relator), “Parecer do Conselho das Obras Públicas sobre o Projeto do porto artificial de Leixões”, [25-06-1868], in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo V, nº 53, Maio, 1874, pp. 256-258.
- CABRITA, V. N. de Castro, “Portos de pesca”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Tomo LIX, nº 647, Julho-Agosto, 1928, pp. 135-146.
- CARVALHO, A. Luciano de, “Exposição Universal de Chicago. Contingente da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXVI, nºs 311-312, Novembro-Dezembro, 1895, pp. 632-656.
- CARVALHO, A. Luciano de, “Farol de Aveiro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXVI, nºs 307-308, Julho-Agosto, 1895, pp. 442-445.
- CARVALHO, A. Luciano de, “Trabalhos Marítimos: melhoramento e conservação do porto de Bordeaux”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo I, nº 9, Setembro, 1870, pp. 253-260.
- CARVALHO, A. Luciano de, “Trabalhos Marítimos: melhoramento e conservação do porto de Bordeaux. Segunda Parte: Melhoramento da via fluvial”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo II, 1871, nºs 14-15, Fevereiro-Março, pp. 58-64; nº 17, Maio, pp. 188-193; nº 19, Julho, pp.243-250.
- CARVALHO, A. Luciano de, “Trabalhos Marítimos: melhoramento e conservação do porto de Bordeaux. Terceira Parte: Novos cais de Bordeaux”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo II, 1871, nº 20, Agosto, pp.294-301.
- CARVALHO, A. Luciano de, “Trabalhos Marítimos: melhoramento e conservação do porto de Bordeaux. Primeira parte: trabalhos de defesa da Ponta de Grave”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo I, 1870, nº 10, Outubro, pp. 278-286; nº 11, Novembro, pp. 315-323.
- COELHO, Francisco Ramos, “XIII Congresso Internacional de Navegação. Londres, Julho de 1923”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo LV, nº 628, Fevereiro, 1924, pp. 25-32.
- COODE, John, “Memória do Engenheiro Sir John Coode sobre o porto de Leixões e barra do Douro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, nºs 150-151, Junho-Julho, 1882, pp. 217-237.

- COSTA, João Thomaz, “Plano Geral das obras a fazer para a adaptação do porto de Leixões a porto comercial”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXV, nº 297-298, Setembro-Outubro, 1894, pp. 415-455.
- COSTA, José Cecílio da, “Portos de Mar. O que valem as dragagens, especialmente com relação aos principais portos marítimos portugueses. Conferências perante a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses em sessão de 6 de Junho de 1903”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXIV, nºs 403-405, Julho-Setembro, 1903, pp. 411-438.
- CUNHA, Henrique de Lima e, “Açores – Ilha do Faial: obras do porto artificial da Hosta e melhoramentos da Cidade da Horta”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXII, nºs 376-378, Abril-Junho, 1901, pp. 161-182.
- CUNHA, Henrique de Lima e, “Excursão ao Algarve em 1895. Contribuição para o estudo do melhoramento da barra de Vila Nova de Portimão e construção de um porto de abrigo junto à Ponta do Altar”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXVII, nºs 319-321, Julho-Setembro, 1896, pp. 249-265.
- CUNHA, Rocha e (Capitão-Tenente), “Porto de Aveiro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo LIV, nº 627, Novembro, 1923, pp. 77-87; Tomo LV, 1924, nº 628, Fevereiro, pp. 11-25; nº 629, Junho, pp. 16-22.
- ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de, “Memória descritiva do Projeto de um porto de abrigo em Leixões”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo V, 1874, nº 51-52, Março-Abril, pp.138-209; nº 53, Maio, pp. 223-232.
- ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de, “Missão de Estudo ao porto de Antuérpia”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVIII, 1887, nºs 209-210, Maio-Junho, pp.125-166; nºs 211-212, Julho-Agosto, pp. 205-243.
- ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de, “Relatório sobre a Administração do porto artificial de Ponta Delgada”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo III, nº32, Agosto, 1872, pp. 255-306.
- ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de, AYALLA, Álvaro Kopke de Barbosa, “Projeto do porto artificial de Ponta Delgada. Considerações Gerais.”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo III, nºs 33-34, Setembro-Outubro, 1872, pp. 309-370.
- GUERREIRO, J. V. Mendes, “Notícia sobre as obras públicas na Holanda”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo X, nºs 116-117, Agosto-Setembro, 1879, pp. 383-(?).
- GUERREIRO, João Veríssimo Mendes, “Conferência feita na sessão de 2 de Abril de 1882, na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, sobre o futuro das obras do porto de

- Lisboa, pelo sócio João Veríssimo Mendes Guerreiro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXIII, nº 268-270, Abril-Junho, 1892, pp. 180-197.
- GUERREIRO, João Veríssimo Mendes, “Conferência sobre o porto de Lisboa, feita no dia 6 de Maio de 1882, na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, pelo sócio efetivo João Veríssimo Mendes Guerreiro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIV, nºs 161-162, Maio-Junho, 1883, pp. 125-166.
- GUERREIRO, João Veríssimo Mendes, “Melhoramentos do porto de Lisboa. Informação sobre o Projeto definitivo apresentado por H. Hersent, empreiteiro das obras do porto de Lisboa”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIX, nºs 225-226, Setembro-Outubro, 1888, pp. 287-306.
- GUERREIRO, Mendes, “Conferência feita na sessão de 7 de Junho de 1884 pelo sócio sr. Mendes Guerreiro, sobre os melhoramentos do porto de Lisboa”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XX, nº 229-230, Janeiro-Fevereiro, 1889, pp. 61-76.
- JÚNIOR, Henrique Pereira Pinto Bravo, “Memória sobre o caminho-de-ferro de ligação do porto de Leixões com a rede ferroviária do Minho e Douro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLV, nºs 532-534, Abril-Maio, 1914, pp. 133-141.
- LACERDA, Hugo C. de, “O porto comercial de S. Tomé”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLVIII, nºs 571-575, Julho-Dezembro, 1917, pp. 81-121.
- LIMA, A. A. Lisboa de, “Portos comerciais portugueses e Projeto das obras do porto de Macau. Conferência realizada na Associação dos Engenheiros na sessão ordinária de 20 de Fevereiro de 1913”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLIV, nºs 517-518, Janeiro-Fevereiro, 1913, pp. 3-45.
- LIMA, Policarpo José da Costa, “Alguns elementos para o estudo dos melhoramentos do porto de Lisboa. Furos de sonda executados na margem direita do Tejo, entre o Arsenal da Marinha e a Cordoaria Nacional, pelo Tenente de Engenharia Militar P. J. da Costa Lima”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIV, nºs 163-164, Julho-Agosto, 1883, pp. 284-291.
- LOPES, António Craveiro, “Exploração do porto de Lisboa. Relatório dos principais trabalhos executados no porto de Lisboa em 1916”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLVIII, nºs 571-575, Julho-Dezembro, 1917, pp. 136-140.
- LOPES, António Craveiro, “Exploração do porto de Lisboa. Relatório dos principais trabalhos executados no porto de Lisboa em 1918”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo L, nºs 589-594, Janeiro-Junho, 1919, pp. 50-54.

- LOPES, António Craveiro, “Porto de Lobito”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Tomo LXI, 1930, nº 656, Janeiro-Fevereiro, pp. 1-14; nº 657, Março, pp.53-64; nº 658, Abril, pp.102-115; nº 660, Junho, pp.187-197; nº 661, Julho, pp.239-246; nº 662, Agosto, pp. 276-283; nº 663, Setembro, pp. 315-322; nº 664, Outubro, pp.343-349; nº 665, Novembro, pp. 393-396.
- LOUREIRO, Adolfo, “Afonso Joaquim Nogueira Soares, Elogio histórico lido na sessão da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses de 14 de Abril de 1894”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXV, nº 291-292, Março-Abril, 1894, pp. 101-117.
- LOUREIRO, Adolfo, “As obras do porto de Lisboa, de Julho de 1892 a Setembro de 1893”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXIV, nº 285-286, Setembro-Outubro, 1893, pp. 417-455.
- LOUREIRO, Adolfo, “Assuntos Hidráulicos. Conferência feita na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses na sessão ordinária de 1 de Fevereiro de 1895”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXVI, 1895, nºs 301-302, Janeiro-Fevereiro, pp. 39-66; nºs 303-304, Março-Abril, pp. 153-190; nº 305-306, Maio-Junho, pp. 237-280; nºs 307-308, Julho-Agosto, pp. 375-417.
- LOUREIRO, Adolfo, “Elogio histórico de Bento Fortunato de Moura Coutinho d’Almeida d’Eça, General de Divisão e Inspetor-Geral de Obras Públicas”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXVIII, nºs 448-450, Abril-Junho, 1907, pp. 137-180.
- LOUREIRO, Adolfo, “Memória sobre o melhoramento do Mondego entre Coimbra e Foz-Dão”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XI, 1880, nº 121, Janeiro, pp. 1-44; nº 122, Fevereiro, pp. 61-99.
- LOUREIRO, Adolfo, “Memória sobre o Mondego e barra da Figueira”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo V, 1874, nº 56, Agosto, pp. 335-356; nº 57, Setembro, pp. 391-420; nº 59, Novembro, pp. 479-511; nº 60, Dezembro, pp. 515-545; Tomo VI, 1875, nº 61, Janeiro, pp. 1-28; nº 62, Fevereiro, pp. 53-94.
- LOUREIRO, Adolfo, “O Arquipélago da Madeira. Conferência feita na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses na sessão ordinária de 6 de Novembro de 1897”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXVIII, nºs 335-336, Novembro-Dezembro, 1897, pp. 447-529.
- LOUREIRO, Adolfo, “O Arquipélago das Canárias. Conferência feita na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses na sessão ordinária de 5 de Fevereiro de 1898.”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXIX, nºs 343-345, Julho-Setembro, 1898, pp. 265-296.



- LOUREIRO, Adolfo, “O Arquipélago de Cabo Verde. Conferência feita na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses na sessão ordinária de 5 de Março de 1898”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXIX, n.ºs 346-348, Outubro-Dezembro, 1898, pp. 359-402.
- LOUREIRO, Adolfo, “O Arquipélago dos Açores. Conferência feita na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses na sessão ordinária de 4 de Dezembro de 1897”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXIX, 1898, n.ºs 337-339, Janeiro-Março, pp. 61-105; n.ºs 340-342, Abril-Junho, pp.170-211.
- LOUREIRO, Adolfo, “O porto e a barra da Figueira e as obras para o seu melhoramento”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XII, n.º 143, Novembro, 1881, pp. 265-325.
- LOUREIRO, Adolfo, “Porto artificial de Ponta Delgada. Conferência feita na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses na sessão de 8 de Abril de 1882, pelo sócio Adolfo Loureiro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n.º 156, Dezembro, 1882, pp. 605-637.
- LOUREIRO, Adolfo, SILVA, Silvério Augusto Pereira da, “Parecer da Comissão encarregada do estudo dos diversos projetos do porto artificial de Leixões e do melhoramento da barra do Douro”, [por Portaria de 28 de Novembro de 1878], in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n.ºs 148-149, Abril-Maio, 1882, pp. 170-194.
- MAIA, Carlos Roma Machado de Faria e, “A Cidade, o porto de Lobito e o caminho-de-ferro de Benguela”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Tomo LVII, n.º 637, Julho-Setembro, 1926, pp. 95-105.
- MAIA, Marianno Augusto Machado de Faria e, “Porto artificial de Ponta Delgada”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XV, n.ºs 173-174, Maio-Junho, 1884, pp. 202-219.
- MATTOS, João Joaquim (relator), “Melhoramentos do porto de Lisboa. Parecer da Comissão nomeada por Portaria de 16 de Março de 1883 para estudar os melhoramentos do porto de Lisboa.”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVI, 1885, n.ºs 181-182, Janeiro-Fevereiro, pp. 1-96; n.ºs 183-184, Março-Abril, pp.113-184; n.ºs 185-186, Maio-Junho, pp. 201-280; n.ºs 189-190, Setembro-Outubro, 385-430.
- MATTOS, João Joaquim, “Projeto dos Melhoramentos do porto de Lisboa”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVIII, n.ºs 209-210, Maio-Junho, 1887, pp. 167-184.
- MATTOS, José Maria de Mello de, “Congresso Marítimo Internacional, Lisboa 1903. Conferência realizada na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, em sessão de 7 de Março de 1903”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXIV, n.ºs 400-402, Abril-Junho, 1903, pp. 191-217.

- MATTOS, Mello de, “Conferências sobre os Açores”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLIII, n°s 511-513, Julho-Setembro, 1912, pp. 322-358.
- MATTOS, Mello de, “Os coeficientes de exploração dos portos marítimos”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXIX, n°s 460-462, Abril-Junho, 1908, pp. 101-105.
- MELLO, M. Correia de, FEYO, Luíz Lima, CRUZ, Álvaro Almeida da, “Pensando no ressurgimento do País pelo trabalho útil: O Melhor Caminho – Fomento Nacional – Economia e Finanças: Honesta tentativa de ressurgimento pátrio. Um apelo aos portugueses em favor de Portugal”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo LII, n°s 613-624, Janeiro-Dezembro, 1921, pp. 37-52.
- MOREIRA, Henrique, “Melhoramento dos portos do Algarve”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLV, n°s 529-531, Janeiro-Março, 1914, pp. 1-34.
- MOTTA, Diniz Moreira da, “Notícia sobre o porto artificial de Ponta Delgada, 1861-1900”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXIII, n°s 385-387, Janeiro-Março, 1902, pp. 106-122.
- NEVES, José da Paixão Castanheira das, “A evolução do alumiamento marítimo e dos sinais de nevoeiro para prevenção aos navegantes”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXVII, n°s 433-435, Janeiro-Março, 1906, pp. 61-171.
- NEVES, José da Paixão Castanheira das, “Projeto de torre e anexos para farol eléctrico e sinal de nevoeiro no Cabo da Roca”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXVI, n°s 427-429, Julho-Setembro, 1905, 305-338.
- PEDROSO, Francisco José, “Construção da 3ª secção do Porto de Lisboa”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Ano 62, n° 669, Março-1931.
- PERESTRILLO, A. de M. Cid, “O porto de Setúbal. Conferência realizada na sede da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses em 19 de Junho de 1916”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Tomo LVII, n° 636, Abril-Junho, 1926, pp. 41-48.
- RIBEIRO, Carlos, “Descrição da costa marítima compreendida entre o cabo de S. Vicente e a Foz do Douro. Segunda secção, entre as fozes dos rios Tejo e Mondego. Direção extensão desta parte da linha de costa”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo IV, n° 38, Fevereiro, 1873, pp. 33-48.
- RUAS, Avelar, “O porto e o caminho-de-ferro de Lourenço Marques”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Tomo LVIII, n° 639, Janeiro-Fevereiro, 1927, pp. 1-15.

- SÁ, Francisco Augusto Ramos Coelho de, “Porto artificial da Horta. Projeto de um esporão contra a invasão das areias”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXIV, n°s 406-408, Outubro-Dezembro, 1903, pp. 477-498.
- SÁ, Francisco Ramos Coelho de, “O porto de Lisboa. Comunicação feita na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses em 23 de Dezembro de 1914”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLVI, n°s 541-546, Janeiro-Junho, 1915, pp. 3-30.
- SERRÃO, M. Costa (Relator), “Sobre a adjudicação da empreitada do Arsenal do Alfeite por conta das reparações alemãs. Parecer ordenado pelo meritíssimo Conselho de Ministros, dado na sessão de 1 de Março de 1928 do Conselho Superior de Obras Públicas e que, com autorização superior, se publica para os fins do disposto no artº 34º do Regulamento Interno do mesmo Conselho”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Tomo LX, n° 650, Janeiro-Fevereiro, 1929, pp. 2-11.
- SERRÃO, M. F. da Costa, PERESTRELLO, A. de M. Cid, GUIMARÃES, R. M., “O porto do Funchal e as mais importantes obras a executar na Ilha da Madeira. Relatório da Missão de Estudos nomeada pelo Decreto nº 15 877, de 21 de Agosto de 1928”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Tomo LXI, 1930, n° 662, Agosto, pp. 260-275; n°663, Setembro, pp. 307-314.
- SERRÃO, Manuel F. da Costa, “Dragagens na barra do Sado”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Tomo LVII, n° 637, Julho-Setembro, 1926, pp. 89-94.
- SILVA, Francisco Maria Pereira da, “Entrada do porto de Lisboa”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n° 146, Fevereiro, 1882, pp. 69-111.
- SILVA, Francisco Maria Pereira da, “Projeto de alumiamiento marítimo para a costa de Portugal descrição de todos os faróis ali existentes, e melhoramentos de que careciam em 1865”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo III, n°s 26-27, Fevereiro-Março, 1872, pp.37-47.
- SILVA, Francisco Maria Pereira da, “Projeto de alumiamiento marítimo para a costa de Portugal descrição de todos os faróis ali existentes, e melhoramentos de que careciam em 1865. Parte II: Descrição circunstanciada do estado dos faróis existentes no continente de Portugal, e melhoramentos de que careciam em Outubro de 1865”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo III, 1872, n°s 26-27, Fevereiro-Março, pp.37-47; n° 29, Maio, pp. 146-168; n° 30, Junho, pp. 185-198.
- SILVA, Silvério Augusto Pereira da, “Barra de Aveiro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo VI, 1875, n° 64, Abril, pp. 165-191; n° 65, Maio, pp. 205- 227; n° 66, Junho, pp. 241- 269.

- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “A barra do Douro e os últimos naufrágios”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo IV, nº 41, Maio, 1873, pp. 177-202.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Breve notícia da construção do porto de Leixões”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXIV, nº 283-284, Julho-Agosto, 1893, pp. 383-389.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Construção do porto de Leixões. Ofício dirigido ao Diretor Geral das Obras Públicas”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVI, nºs 191-192, Novembro-Dezembro, 1885, pp. 437-454.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Direção das obras da barra do Douro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo I, nº 13, Janeiro, 1871, pp.23-35.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Melhoramentos no porto de Leixões. Discussão a respeito das vantagens e inconvenientes relativos dos blocos artificiais de alvenaria e de beton, empregados na defesa dos enrocamentos dos molhes do porto de Leixões, a que se refere o relatório de 26 de Junho de 1888”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIX, nºs 227-228, Novembro-Dezembro, 1888, pp. 349-364.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Memória sobre as obras melhoradoras da barra do Douro e em geral do canal de acesso ao porto do Porto”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, nº 155, Novembro, 1882, pp. 469-559.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Notícia dos trabalhos em execução na barra do Douro e de alguns factos correlativos”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo IV, nº 42, Junho, 1873, pp. 225-241.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Parecer do Director das obras da barra do Douro, A.J. Nogueira Soares sobre os estudos de Sir John Coode, relativas às mesmas obras e à construção de um porto artificial em Leixões”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, nºs 150-151, Junho-Julho, 1882, pp. 237-266.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Parecer do Engenheiro Diretor das obras da barra do rio Douro e do porto de Leixões acerca do Projeto de obras melhoradoras da mesma barra, apresentado pelo Engenheiro Eduardo Augusto Falcão, e em geral acerca dos trabalhos que mais convirá empreender para obter este melhoramento, isto é, o do acesso ao atual porto do mesmo rio”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXIII, nº 268-270, Abril-Junho, 1892, pp. 146-179.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Parecer, em separado, de um dos membros da comissão nomeada pela Portaria de 28 de Novembro de 1878, relativa ao porto artificial de Leixões

- e barra do Douro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, nºs 148-149, Abril-Maio, 1882, pp. 195-207.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Porto de Leixões”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, nºs 154, Outubro, 1882, pp. 393-456.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Relatório acerca da viagem a alguns portos estrangeiros para colher esclarecimentos com aplicação aos melhoramentos da barra do Douro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo VIII, 1877, nº 87, Março, pp. 100-130; nº 88, Abril, pp. 153-168; nº 89, Maio, pp. 181-203; nº 90, Junho, pp. 225-244; nº 91, Julho, pp. 269-286.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Relatório acerca dos assoreamentos do porto de Leixões.”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXII, nº 253-254, Janeiro-Fevereiro, 1891, pp. 11-28.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Relatório acerca dos trabalhos do porto de Leixões executados no ano económico de 1887-1888”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIX, nºs 227-228, Novembro-Dezembro, 1888, pp. 365-382.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Relatório acerca dos trabalhos do porto de Leixões. Executados durante o ano económico de 1889-1890”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXI, nº 251-252, Novembro-Dezembro, 1890, pp. 422-443.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Relatório acerca dos trabalhos de construção do porto de Leixões. Executados no ano económico findo 1888-1889”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XX, nº 229-230, Novembro-Dezembro, 1889, pp. 386-403.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Relatório acerca dos trabalhos do porto de Leixões. Executados no ano económico de 1890-1891”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXIII, nº 265-267, Janeiro-Março, 1892, pp. 67-88.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Relatório acerca dos trabalhos do porto de Leixões, executados pelos respetivos empreiteiros no ano económico de 1891-1892”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXIV, nº 277-278, Janeiro-Fevereiro, 1893, pp. 48-58.
- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Relatório sobre as obras executadas e em execução, e que mais urgentemente deverão ser empreendidas na barra do Douro e em Leixões, para melhorar as condições de navegação e as da indústria da pesca, apresentado ao Exm<sup>o</sup> Diretor Geral das Obras Públicas e Minas”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo X, nºs 111-112, Março-Abril, 1879, pp. 117-168.

- SOARES, Afonso Joaquim Nogueira, “Relatórios sobre as obras do porto de Leixões”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVIII, n°s 213-214, Setembro-Outubro, 1887, pp. 286-320.
- SOUSA, J. Crisóstomo de Abreu e (relator), “Consulta sobre os projetos apresentados no concurso de 1 de Fevereiro de 1886 para os melhoramentos do porto de Lisboa”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVII, 1886, n°s 199-200, Julho-Agosto, pp. 125-168; n°s 201-202, Setembro-Outubro, pp. 173-218.
- SOUSA, J. Fernando de, “Conselheiro Adolfo Ferreira de Loureiro. Elogio histórico na sessão solene de 20 de Dezembro de 1913”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo LV, n° 631, Dezembro, 1924, pp.133-139; Tomo LVI, 1925, n° 632, Maio, pp. 9-14; n° 633, Julho, pp. 61-64.
- SOUZA, J. Fernando de, “Os portos comerciais do Douro e de Leixões e as suas ligações com a rede ferroviária. IIª Conferência realizada na sessão ordinária de 19 de Dezembro de 1908”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XL, n°s 472-474, Abril-Junho, 1909, pp. 188-203.
- SOUZA, J. Fernando de, “Os portos comerciais do Douro e de Leixões e as suas ligações com a rede ferroviária. Iª Conferência realizada na sessão ordinária de 28 de Novembro de 1908”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XL, n°s 469-471, Janeiro-Março, 1909, pp. 1-17.
- STRAUSS, Luíz, “O porto da Beira. Conferência realizada na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo LV, n° 630, Outubro, 1924, pp. 96-100.
- STRAUSS, Luiz, “Porto de Lisboa. Comunicação feita na sessão de 29 de Maio de 1909”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XL, n°s 472-474, Abril-Junho, 1909, pp. 204-234.
- VALLADAS, Manuel Raymundo, “Melhoramento do porto de Lisboa. Considerações Gerais.”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo X, n° 120, Dezembro, 1879, pp. 529-563.
- VALLADAS, Manuel Raymundo, “Memória sobre o reconhecimento dos rios, ribeiras, barras e terrenos marginais no litoral a partir de Vila Real de Santo António, na foz do Guadiana até à ribeira de Melides, próximo à foz do Sado. Descrição dos rios, ribeiras, barras e terrenos marginais.”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo VI, n° 72, Dezembro, 1875, pp. 453-489.

VASCONCELOS, Manuel de, “Problemas Marítimos Portugueses”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Tomo LVII, nº 638, Outubro-Dezembro, 1926, pp. 146-149.

## 7. Sobre Engenharia

ABECASIS, F., “A Engenharia costeira e portuária em Portugal, Perspetiva Histórica”, *Ingenium*, nº 48, Lisboa, Maio 2000.

CARVALHO, A. Luciano de, “Evolução da engenharia civil em Portugal”, in *Notas sobre Portugal*, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa, 1908, pp. 715-736.

DIOGO, Maria Paula, MATOS, Ana Cardoso de, “Jogos de identidade. Dois séculos na formação e na prática dos engenheiros portugueses (séculos XVIII-XIX)”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp.180-199.

GRÁCIO, Sérgio, “Notas sobre a emergência e a consolidação do ensino da engenharia”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp.230-239.

MATOS, Ana Cardoso de, SANTOS, Maria Luísa, DIOGO, Maria Paula, “Obra, engenho e arte nas raízes da engenharia em Portugal”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004.

OLIVEIRA, Ildeberto Mota, “Engenharia costeira e portuária”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp. 255-302.

RODRIGUES, Maria de Lurdes, “O papel social dos engenheiros”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp.82-107.

ROLLO, Maria Fernanda, “Engenharia e história: percursos cruzados”, in José Maria Brandão de Brito, Manuel Heitor e Maria Fernanda Rollo (Coords.), *Engenho e obra: uma abordagem à história da Engenharia em Portugal no século XX*, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2002, pp. 31-55.

## 8. Marinha, Comércio e Navegação

AAVV, *História da marinha portuguesa*, Academia de Marinha, Lisboa, 1997.

CONRADO, Alberto, *O comércio e a navegação na história*, Tipografia Progresso, Porto, 1904.

CONSCIÊNCIA, Manuel dos Santos, *Navegação Luso-Americana*, Sociedade de Geografia de Lisboa, Tipografia Universal, Lisboa, 1916.

CORTHELL, Elmer L., *Navigation Maritime : Accroissement des dimensions des navires. Dimensions existantes et projetées dans les principaux ports du monde*, Impr. Des Travaux Publics, Bruxelas, 1905.

COSTA, Augusto da, *Andam navios no mar*, Tip. do Jornal do Comércio e das Colónias, Lisboa, 1935.

ESPARTEIRO, António Marques, *Três séculos no mar*, s.e., Lisboa, 1987.

FARIA, Miguel Figueira de, [et al.], *Lisnave: contributos para a história da indústria naval em Portugal*, Inapa, Lisboa, 2001.

FERREIRA, Luís Gonzaga Galvão Marrecas (compil.), *Sagres, a escola e os navios*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 1984.

FERREIRA, Raúl César, *Os preços dos navios*, Imp. Da Armada, Lisboa, 1930.

GALHARDO, João Maria, *Do balanço dos navios*, Imp. Nacional, Lisboa, 1868.

GARRAIO, J., *Almanak Marítimo*, Tipografia Universal, Lisboa, 1875-1919.

GOMES, Telmo, *Navios Portugueses: séculos XIV a XIX: a memória do passado: uma referência para o futuro*, INAPA, Lisboa, 1995.

LEONE, João Carlos d'Oliveira, *A Reserva Naval, Memória Apresentada ao Congresso Marítimo Nacional*, Papelaria La Bécarre, Lisboa, 1902.

LEONE, João Carlos de Oliveira, *Duas palavras sobre o comércio marítimo em Portugal*, Tese apresentada ao Congresso Marítimo Nacional, Liga Naval Portuguesa, Lisboa, 1902.

LEONE, João Carlos de Oliveira, *Pela Marinha Mercante*, Comunicação apresentada ao Congresso Marítimo Nacional de 1902, Liga Naval Portuguesa, Lisboa, 1903.

LOON, Hendrik Willem van, *Navios e de como eles singraram os sete mares: 5000 A.C.-A.D. 1935*, Livr. Do Globo, Pôrto Alegre, 1936.

MARTINS, Eduardo da Silva, *Transporte marítimo e comércio internacional: situação e perspectivas para as economias em desenvolvimento*, [Texto Policopiado], Tese de Mestrado em Desenvolvimento e Cooperação Internacional, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 1997.



- MARTINS, Frederico dos Santos, *Direito Comercial Marítimo: Navios, Transportes Marítimos, Privilégios e Hipotecas*, Livraria J. Rodrigues e C.<sup>a</sup>, Lisboa, 1932.
- MATTOS, A. Pereira de, *A Marinha Colonial: estudo apresentado ao Congresso Marítimo Nacional de 1902*, Tipografia de Companhia Nacional, Lisboa, 1902.
- O Problema Internacional: definição da política externa a seguir*, Tese XIV do Congresso Nacional, Liga Naval Portuguesa, Tipografia da Livraria Ferin, Lisboa, 1910.
- O'CONNOR, Martins Henrique, *Apontamentos sobre direito internacional marítimo*, Imprensa Moderna, Lisboa, 1890.
- ROCHETA, João Farrajota, *Os navios de carga e a sua evolução*, Centro de Estudos da Marinha, Lisboa, 1977.
- SILVA, A. A. Baldaque da, *Restauração do poder marítimo de Portugal*, Livraria António Maria Pereira, Lisboa, 1894.
- SILVA, António Duarte, "A Indústria Naval", in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp. 303-320.
- SILVA, Marcos Vieira da, *Da Marinha Mercante Portuguesa e sua influência económica*, Manuel Gomes Editor, Lisboa, 1902.
- STEVENS, William Oliver, WESTCOTT, A., RANGEL, Godofredo, *História do poderio marítimo*, Comp. Ed. Nacional, São Paulo, 1944.
- TOMÁS, Américo Deus Rodrigues, *Sem espírito marítimo não é possível o progresso da marinha mercante*, s.e., Lisboa, 1956.
- Transportes Marítimos e portos, Conferência Internacional sobre Transportes Marítimos e Portos*, Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento realizada a 9 de Maio de 2005, Lisboa, 2006.
- VARETA, Bernardino, *A Marinha Mercante e a Economia Nacional: memória apresentada ao Congresso Marítimo Nacional de 1903*, Oficina do Comércio do Porto, Porto, 1903.
- VASCONCELOS, A. M. de Sande, *A aquisição de novos navios de guerra perante as circunstancias financeiras do paiz e o estado da industria nacional*, Typ. Do Comércio, Lisboa, 1895. VASCONCELOS, João Perestrello de, *Liga Naval Portuguesa*, Comunicação apresentada em nome da Real Associação Naval ao Congresso Marítimo Nacional de 1902, Papelaria La Bécarre, Lisboa, 1902.
- VERDINOIS, César, *Progression rapide des dimensions des navires à vapeur et à voiles: conséquences pour les ports*, Impr. des Travaux Publics, Bruxelas, 1905.

*Xe Congrès de Navigation*, Associação Internacional Permanente dos Congressos de Navegação, Imp. des Travaux Publiques, Bruxelas, 1905

## 9. Sobre Economia

AMARAL, J. Ferreira do, “Desenvolvimento Económico”, in BARRETO, António e MÓNICA, Maria Filomena (Coords.), *Dicionário de História de Portugal*, Suplemento A/E, volume VII, Figueirinhas, Lisboa, 1999, pp. 509-518.

AMARAL, João Ferreira do, *Um modelo simples de crescimento económico*, Gráf. de Coimbra, Coimbra, 1978.

ANDRADE, Anselmo de, *A Terra: economia nacional e comparada*, Manuel Gomes Editor, Lisboa, 1898.

ANDRADE, Anselmo de, *Portugal económico e outros escritos económicos e financeiros, 1911-1925*, Coleção de obras Clássicas do Pensamento Económico Português, 18, Banco de Portugal, Lisboa, 1997.

ANDRADE, Anselmo de, *Portugal Económico*, Manuel Gomes Editor, Lisboa, 1902.

ANDRADE, Anselmo de, *Portugal económico, Teorias e factos*, F. França Amado, Coimbra, 1918.

*Anuario estatístico do Reino de Portugal*, Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Repartição de Estatística, 1880-1910 (?).

BARBOSA, Daniel Maria Vieira, *Alguns aspetos da economia portuguesa*, Artes Gráficas, Porto, 1949.

BARBOSA, Daniel Maria Vieira, *Na pasta da economia: discursos, declarações e súmulas das conferências com a imprensa*, Portugália, Lisboa, 1958.

BARBOSA, Daniel Maria Vieira, *Política do presente, política para o futuro*, Tipografia Sequeira, Porto, 1949.

CAMPOS, Ezequiel de, *O enquadramento geo-económico da população portuguesa através dos séculos*, Revista Ocidente, Lisboa, 1943.

CAMPOS, Ezequiel de, *Para a ressurreição de Lázaro*, Emp. Ind. Gráf. do Porto, Porto, 1931.

CAMPOS, Ezequiel de, *Pregação no Deserto*, Lello & Irmão, Porto, 1948.

CAMPOS, Ezequiel de, *Problemas fundamentais portugueses*, Revista Ocidente, Lisboa, 1946.

CAMPOS, Ezequiel de, *Prólogo ao plano da cidade do Porto*, Emp. Industrial Gráfica, Porto, 1932.

CARQUEJA, Bento, *O futuro de Portugal: questões económico-sociais*, Antiga Casa Bertrand de José Bastos, Lisboa, 1900.

- CORREIA, Araújo, *Estudos de economia aplicada: o problema económico nacional*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1951.
- CORREIA, Araújo, *Portugal económico e financeiro*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1938.
- CORREIA, Francisco Gonçalves Velhinho, “Economia Geral, Agricultura, Subsistências, Comércio, Indústria, e Vias de Comunicação”, Volume III, *Situação Económica e Financeira de Portugal. Elementos de Informação e Estatística*, Comissão Executiva da Conferência de Paz, Lisboa, 1926.
- CORREIA, Francisco Gonçalves Velhinho, “Situação Económica e Financeira de Portugal, Dívida Pública, Moeda, Tesouraria, Contas de Gerência do Estado e Assistência Financeira às colónias”, Volume I, *Situação Económica e Financeira de Portugal. Elementos de Informação e Estatística*, Comissão Executiva da Conferência de Paz, Lisboa, 1926.
- CORREIA, Francisco Gonçalves Velhinho, “Território e População, Riqueza do País, Vida Litoral, Bancos e Caixas de Crédito, Câmbios, Comércio Externo, Movimento com a Inglaterra, Balanço de Contas”, Volume IV, *Situação Económica e Financeira de Portugal. Elementos de Informação e Estatística*, Comissão Executiva da Conferência de Paz, Lisboa, 1926.
- CORTÊS, Ulisses Cruz de Aguiar, *Ritmos mundiais de crescimento económico*, Secretariado Nacional de Informação, Lisboa, 1963.
- FREEMAN, Chris, LOUÇÃ, Francisco, *Ciclos e crises no capitalismo global: das revoluções industriais à revolução da informação*, Afrontamento, Porto, 2004.
- MIRANDA, Sacuntala de, *Portugal: o círculo vicioso da dependência (1890-1939)*, Teorema, Lisboa, 1991.
- MOURA, Francisco José Cruz Pereira de, *Problemas do crescimento económico português*, Associação Industrial Portuguesa, Lisboa, 1958.
- MURTEIRA, Mário, “Crescimento económico” in *O Tempo e o Modo*, nºs 18-19, Lisboa, 1962.
- PINTO, Luís Maria Teixeira, *Alguns aspetos da teoria do crescimento económico*, s.e, Lisboa, 1956.
- SAMPAIO, Alberto, *Estudos históricos e económicos*, Livraria Chardron de Lelo Irmão, Porto, 1923.
- SIMÕES, J. de Oliveira, “A evolução da indústria portuguesa”, in *Notas sobre Portugal*, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa, 1908, pp. 359-375.

*Situação do comércio nacional males e remédios: relatório*, Tese décima do Congresso Nacional de Lisboa apresentada pelo Centro Comercial do Porto, Oficinas do Comércio do Porto, Porto, 1909.

*Situação Económica do País: vantagens e inconvenientes do protecionismo em que vivemos*, Congresso Nacional de Lisboa, Associação Comercial de Lisboa, Centro Tipográfico Colonial, Lisboa, 1909.

## **10. Elementos Estatísticos**

*Anuário Estatístico de Portugal*, INE, Lisboa, 1875-1930.

*Anuário Estatístico de Portugal*, Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Repartição de Estatística, 1910-1936 (?).

VALÉRIO, Nuno (Coord.), *Estatísticas Históricas Portuguesas*, vol. I e II, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa, 2001.

## **ANEXOS**

## ANEXO 1 - Coletividades a pagar cota anual mínima de 100 francos por cada membro (1913)

Coletividades	Países	Nº de membros
Association Centrale pour la Navigation Intérieure Allemande	Alemanha	10
Handelskammer zu Berlin	Alemanha	3
Reichs Marine Amt.	Alemanha	2
Bergwerks Aktien Gesellschaft "Consolidation"	Alemanha	1
Berlin - Administration municipale	Alemanha	1
Breslau - Administration municipale	Alemanha	1
Dortmund - Administration municipale	Alemanha	1
Dusseldorf - Administration municipale	Alemanha	1
Emscher genossenschaft	Alemanha	1
Frankfurt - Administration municipale	Alemanha	1
Goedhart (Gebruder)	Alemanha	1
Grossaherzogliche Technische Hochschule zu Darmstadt	Alemanha	1
Hafen Kommission der Stadt Frankfurt	Alemanha	1
Handelskammer fur den Kreis Mannheim	Alemanha	1
Handelskammer fur den Regierungsbezirk Munster	Alemanha	1
Handelskammer zu Bremen	Alemanha	1
Handelskammer zu Magdeburg	Alemanha	1
Hannover - Administration municipale	Alemanha	1
Konigl Tchnische Hochschule Aachen	Alemanha	1
Krupp	Alemanha	1
Posydamer Handelskammer	Alemanha	1
Provinzial Verband von Schlesien	Alemanha	1
Rheinisch-Westfalische Kohlen Syndikat	Alemanha	1
Stettin - Administration municipale	Alemanha	1
Verband Deurscher Architekten und Ingenieur Vereine	Alemanha	1
Verein fur die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund	Alemanha	1
Verein fur Hebung der Fluss und Kanalschiffahrt in Bayern	Alemanha	1
Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen	Alemanha	1
Kommission fur die Kanalisierung der Moldau und Elbe	Áustria	2
Wien - Administration municipale	Áustria	2
Administration communale - Anvers	Bélgica	3
Administration communale - Gand	Bélgica	1
Administration communale - Ostende	Bélgica	1
Cercle Commercial et Industriel de Gand	Bélgica	1
Compagnie des Installations Maritimes de Bruges	Bélgica	1
Ligue de l'Industrie du Bâtiment et des Travaux Publics	Bélgica	1
Red Star Line	Bélgica	1
Société Anonyme du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles	Bélgica	1
Société Belge de Navigation Fluviale	Bélgica	1
Société Belge des Ingénieurs et des Industriels	Bélgica	1
État de Rio Grande do Sul	Brasil	1
Canadian Society of Civil Engineers	Canadá	1
Compania de los Puertos de Cuba	Cuba	1
Direccion Facultativa de las Obras del Puerto de Huelva	Espanha	1
American Society of Civil Engineers	EUA	5
American Gaz Accumulator Co.	EUA	1
Atlantic Deeper Waterways Association	EUA	1
Boston Society of Civil Engineers	EUA	1
Bucyrus Company	EUA	1
Cape Cod Construction Company	EUA	1
Cleveland Chamber of Commerce	EUA	1
Columbus Power Company	EUA	1
Commercial Exchange of Philadelphia	EUA	1
Flood Commission of Pittsburgh	EUA	1
General Electric Co.	EUA	1
Kansas City Southern Railway Co.	EUA	1
Ledgerund Manufacturing Co.	EUA	1
Lehigh Coal and Navigation Company	EUA	1
Maryland Steel Co.	EUA	1
National Board of Steam Navigation	EUA	1
National Rivers and Harbors Congress	EUA	1
Pennsylvania Steel Co.	EUA	1
Philadelphia Bourse	EUA	1
Philadelphia Chamber of Commerce	EUA	1

Philadelphia Maritime Exchange	EUA	1
Rivers, Harbors and Bridges Commission of Connecticut	EUA	1
Safety Car Heating and Lighting Co.	EUA	1
Strauss Bascule Bridge Co.	EUA	1
Submarine Signal Company	EUA	1
United States Steel Products Company	EUA	1
University of California Library	EUA	1
Western Society of Engineers	EUA	1
Chambre de Commerce de Paris	França	5
Direction de l'Hydraulique et des Améliorations Agricoles	França	5
Syndicat Professionnel des Entrepreneurs de Travaux Publics de France	França	5
Chambre de Commerce de Lyon	França	3
Chambre de Commerce de Marseille	França	3
Administration communale - Bruges	França	1
American Chamber of Commerce in Paris	França	1
Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines	França	1
Chambre de Commerce de Bayonne	França	1
Chambre de Commerce de Bordeaux	França	1
Chambre de Commerce de Boulogne-sur-Mer	França	1
Chambre de Commerce de Caen	França	1
Chambre de Commerce de Calais	França	1
Chambre de Commerce de Douai	França	1
Chambre de Commerce de Dunkerque	França	1
Chambre de Commerce de Havre	França	1
Chambre de Commerce de Honfleur	França	1
Chambre de Commerce de Lille	França	1
Chambre de Commerce de Nantes	França	1
Chambre de Commerce de Roanne	França	1
Chambre de Commerce de Rouen	França	1
Chambre de Commerce de Saint-Dizier	França	1
Chambre de Commerce de Saint-Nazaire	França	1
Chambre Syndicale de la Marine	França	1
Société des Ingénieurs Civils de France	França	1
Ville de Brest	França	1
Administration communale - Amesterdam	Holada	1
Administration communale - Rotterdam	Holada	1
Holland Amarika Lyn	Holada	1
Koningl Instituut van Ingenieurs	Holada	1
Consorzio Autonomo del Porto di Genova	Itália	3
Deputazione Provinciale di Venezia	Itália	1
Milan - Municipalité	Itália	1
Institution of Naval Architects	Reino Unido	1
North Eastern Railway Cy.	Reino Unido	1
Association des Représentants de l'Industrie et du Commerce de la Russie	Rússia	1
Direction de l'Arrondissement des Voies de Communication de Kieff	Rússia	1
Société Imperiale de Navigation	Rússia	1
Gothenbourg - Administration municipale	Suécia	1
Stockholm - Administration municipale	Suécia	1
Svenska Aktiebolaget «Casaccumulator»	Suécia	1
Schweizerischer Ingenieur und Architekten-Verein	Suíça	1
Ministerio de Obras Publicas	Uruguai	1

**Fonte:** Elaboração própria. Arquivo PIANC.

## ANEXO 2 - N° de Delegados por país (1894-1931) <sup>641</sup>

Países	1894 <sup>642</sup>	1898 <sup>643</sup>	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1923 <sup>644</sup>	1926 <sup>645</sup>	1931 <sup>646</sup>
África Ocid. Francesa	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
África Equatorial Francesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
União da África do Sul	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-
Algéria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	-	1
Alemanha	29	26	6	6	5	8	10	9	8	10	11	10	-	-	2
Áustria	10	14	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	-	-	1
Bélgica	12	7	2	5	5	5	5	6	6	8	8	7	10	13	16
Brasil	-	-	-	-	-	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1
Bulgária	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	-	1	1
Canadá	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-
Camarões	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Checoslováquia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3	3
Chile	-	-	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	-
China	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Comp <sup>a</sup> Universal do Canal Marítimo do Suez	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	2	5	-
Congo	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-
Cuba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dinamarca	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	2	4
Comissão Europeia do Danúbio	-	4	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	-
Comissão do Reno Central	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-
Comissão Internacional do Danúbio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	5	-
Comissão Internacional do Elba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Egipto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Espanha	-	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	8	7	4
EUA	2	2	4	5	5	5	5	5	5	7	7	6	12	15	19
Estónia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
França	39	29	5	5	4	5	7	7	10	10	10	10	19	13	20
Finlândia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1
Grécia	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2	2	2	2	4	3
Grã-Bretanha	2	2	2	2	1	1	-	-	2	2	2	2	20	4	5
Holanda	4	5	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	7	5	4

<sup>641</sup> *Liste des Membres*, Imprimerie des Travaux Publics, Bruxelas, Anos de 1904 a 1913.

<sup>642</sup> *Compte-Rendu des Travaux du Congrès*, VIème Congrès International de Navigation, La Haye, 1894, pp. 2-3.

<sup>643</sup> *VII<sup>me</sup> Congrès International de Navigation, Guide-Programme*, Bruxelles, 1898, pp. 19-27.

<sup>644</sup> *Report of the Proceedings of the Congress*, XIIIth Navigation Congress, Londres, 1923, pp. 32-41.

<sup>645</sup> *Compte-Rendu des Travaux du Congrès*, XIVème Congrès International de Navigation, Cairo, 1926, pp. 37-45.

<sup>646</sup> *Compte-Rendu des Travaux du Congrès*, XVIème Congrès International de Navigation, Veneza, 1931, pp. 28-36.



Hungria	6	7	4	4	4	4	4	3	3	3	5	2	1	1	6
Indochina	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	-	1	4
Índia Britânica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Índia Holandesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Itália	2	1	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	7	11	35
Irlanda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2	3
Japão	-	-	1	3	3	5	5	6	6	6	6	6	8	7	2
Liga das Nações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Comissão das Comunicações e Trânsito da Sociedade das Nações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-
Lituânia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Marrocos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Madagáscar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
México	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	1
Moçambique	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mónaco	-	1	1	1	1	-	-	1	1	1	1	1	1	-	2
Noruega	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	-	-
Perú	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-
Pérsia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	-
<b>Portugal</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>3</b>
Polónia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	6
República da Argentina	-	-	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	-	1	1
República da Libéria	-	-	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Roménia	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2
Rússia	2	5	3	3	3	3	5	4	6	5	7	7	-	-	3
Sérvia	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	-	1	-
Jugoslávia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Sião	1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-
Suécia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3
Suíça	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2
Turquia	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	-	-	-
Tunísia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	-
Uruguai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	-	-

**Fonte:** Elaboração própria. Arquivo PIANC.

**ANEXO 3 - Participantes no IX Congresso de Navegação em 1902 (Dusseldorf, Alemanha).**

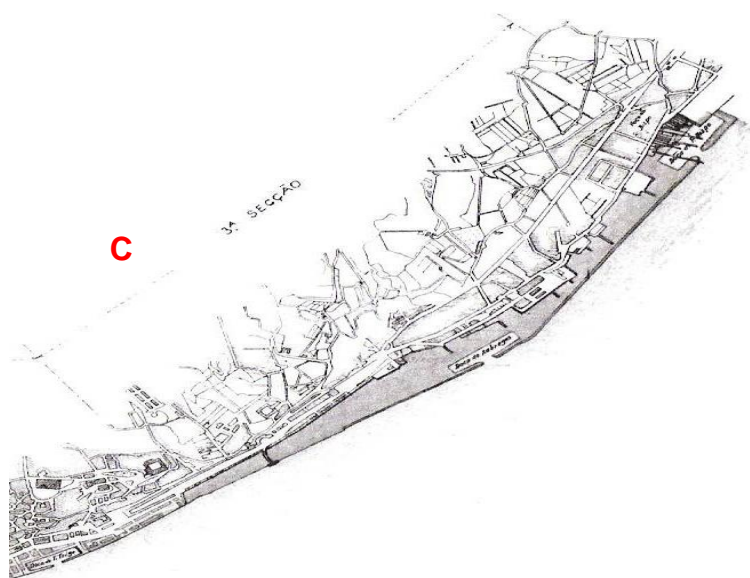
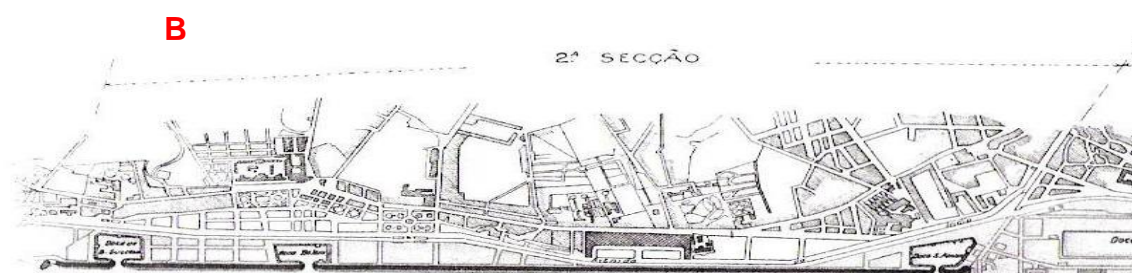
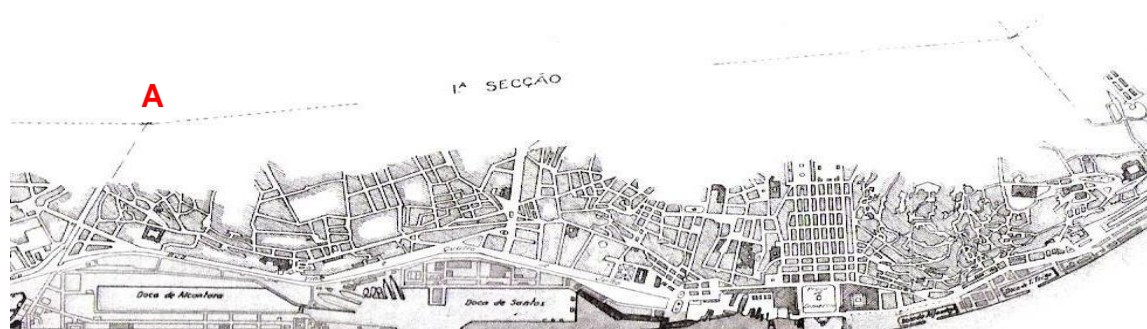


**Fonte:** J.U. Brolsma (Ed.), *PIANC, The World Association for...*, ob.cit., p.27.

#### ANEXO 4 - Planta da 1ª, 2ª e 3ª secções do Porto de Lisboa



**Fonte:** Salvador de Sá Nogueira, *Conferência feita na Câmara Municipal de Lisboa, em 15 de Janeiro de 1934, pelo Administrador Geral e Presidente do Conselho de Administração do mesmo porto*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1934.



## ANEXO 5 - Presidentes da PIANC<sup>647</sup>

Presidentes	Anos
M. L. Somzée	1885
C. Kinsky	1886
D. Miquel	1888
M. Hicks Beach	1890
M. Cousté	1892
J.F.W. Conrad	1894
M.E. Bernard	1889
G- Helleputte + L. de Rote	1898
M. Couvreur + M. Holtz	1900
G. Helleputte	1901-1902
L. de Rote	1902-1903
A. Debeil	1904-1909
A. Dugourny	1910-1923
E. Gevaert	1923-1925
S.E. Van de Vyere	1925-1926
D. Bouckaert	1926-1939

**Fonte:** Elaboração própria. Arquivo PIANC.

---

<sup>647</sup> Entre 1885 e 1901, a PIANC não estava ainda formalmente criada. Por isso, durante esses anos, o Presidente da Comissão organizadora do Congresso de Navegação atuava como Presidente da PIANC. O seu *mandato* terminava quando a Comissão Organizadora do Congresso seguinte entrava em funções.